

МЕЖДУНАРОДНЫЙ



ЭКСПЕДИТОР

ОБУЧЕНИЕ
ЭКСПЕДИТОРОВ
И ПОВЫШЕНИЕ
ИХ КВАЛИФИКАЦИИ.
УСТАВНАЯ
ОБЯЗАННОСТЬ АЭР

№3 2001 (21)

TRANS RUSSIA 2002

**7-я Московская
Международная
выставка
и конференция
ТРАНСПОРТ
И ЛОГИСТИКА
25-28 марта 2002
спорткомплекс
«Олимпийский»**



**7th Moscow
International
TRANSPORT
& LOGISTICS
Exhibition
& Conference
25-28 March 2002
Sport Complex
Olimpiyskiy**

**Организаторы:
Organized by:**



Tel.: +44 (0) 20 7596 5000
Fax: +44 (0) 20 7596 5111
E-mail: transport@ite-exhibitions.com
www.ite-exhibitions.com/trans

Tel.: +7(095) 935 7350
Факс: +7(095) 935 7351
E-mail: transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

**При поддержке:
Supported by:**



Министерства Путей Сообщения РФ
Министерства Экономического
развития и торговли РФ
Государственного Таможенного
Комитета РФ
РАМЭ

Ministry of Railways of the RF
Ministry of Economic Development and
Trade of the RF
State Customs Committee of the RF
Russian International Freight Forwarders
Association



Журнал основан в 1998 году

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
INTERNATIONAL FORWARDER
INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE

ИЗДАТЕЛЬ:

Ассоциация экспедиторов Российской Федерации
Тел. (095) 430-85-06, 430-83-58

PUBLISHERS:

Association of Freight Forwarders of Russian Federation

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

СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

Вячеслав ВИНОГРАДОВ,
генеральный директор АО
"Совмортранс";
Омари ШАРАДЗЕ,
генеральный директор ООО
"Концерн Союзвнештранс";
Тенгиз ТАТИШВИЛИ,
президент АО "Совтрансавто";
Евгений ТРИШНЕВСКИЙ,
генеральный директор АО
"Совинтеравтосервис";
Валентин БАЛАЛАЕВ,
генеральный директор АЭР;
Татьяна ПОЛЯНОВА,
директор Центра повышения
квалификации АЭР.

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

EDITORIAL COUNCIL:

Vyacheslav VINOGRADOV,
General Director of a Joint Stock
Company "Sovmortrans"
Omary SHARADZE,
General Director of LTD
"Concern Soyuzvneshttrans"
Tengiz TATISHVILI,
President of a Joint Stock Company
"Sovtransavto"
Eugene TRISHNEVSKY,
General Director of a Joint Stock Company
"Sovinteravtoservice"
Valentin BALALAEV,
General Director of FAR
Tatyana POLYANOVA,
Director of the Personnel Upgrading
Center of the FAR

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

E-mail: morvesti@cityline.ru

www.rtcom.spb.ru/morvesti

Общий тираж — 7200. Журнал

выходит один раз в два месяца.

Цены свободны. Приложение к газете "Морские вести России".

Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.

При перепечатке ссылка на журнал "Международный

экспедитор" обязательна.

Отпечатано в ГУП "ИПК "Московская правда"

101990, Москва, Потаповский пер., д. 3. Зак. № 666. Тираж 1200.

THE MAGAZINE IS EDITED IN RUSSIAN AND ENGLISH.

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ НА РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ.

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

E-mail: morvesti@cityline.ru

www.rtcom.spb.ru/morvesti

Total circulation — 7200 copies. Is

edited once in two months.

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

Верстка: А. Антошкин.

В НОМЕРЕ:

<i>Валентин БАЛАЛАЕВ,</i> директор АЭР АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИИ И ЕЕ РОЛЬ В СИСТЕМЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ	4
<i>Константин ПЛУЖНИКОВ,</i> профессор МГАВТ ЧЕМУ И КАК УЧИТЬ ЭКСПЕДИТОРА?	10
<i>Николай АКСЕНЕНКО,</i> Министр путей сообщения РФ РЕФОРМА МПС РФ: ЧТО ОЖИДАТЬ К 2010 ГОДУ	14
<i>Андрей КИРЕЕВ,</i> ВРЕМЯ — ДЕНЬГИ	16
<i>Петр ЗАЛЕСОВ</i> ЖАЖДА НАДЕЖНОЙ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ	33
ИНКОТЕРМС — 2000	39
<i>Евгений АФОНИН</i> КАК ОБУСТРОИТЬ ПУНКТЫ ПРОПУСКА НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЕ РОССИИ	46

СОИЗДАТЕЛИ:

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





АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

За заслуги в развитии транспортного комплекса России, многолетнюю добросовестную работу и в связи с 10-летием со дня создания Российской ассоциации международных экспедиторов награждены Почетной грамотой Министерства транспорта Российской Федерации:

О награжденных и их работе в компаниях — членах АЭР читайте в рубрике “Поздравляем” нашего журнала. В сегодняшнем номере мы представляем:



Татьяна Полянова,
директор Центра повышения квалификации Ассоциации экспедиторов РФ
“Обучение экспедиторов и повышение их профессионализма — уставная обязанность ассоциации”, стр. 6-8



Валерий Маловатский,
первый заместитель генерального директора АО “Совмортранс”
“Мы были первыми”, стр. 21-24



Татьяна Конко,
генеральный директор ООО “Транспортно-экспедиторская фирма “Владивостоквнештранс”
“36 лет на рынке транспортных услуг”, стр. 29-31



Андрей Колбасников,
коммерческий директор ООО “Фирма Рейл-Сервис”
“Нацелены на стабильную и долгосрочную работу”, стр. 42-44

Зубаков Геннадий Викторович — заместитель генерального директора АО “Шереметьево-Карго”, Москва

Казаков Виктор Александрович — главный эксперт АО “Транспортно-экспедиторская компания “Техвнештранс”, Москва

Колбасников Андрей Викторович — коммерческий директор ООО “Фирма Рейл-Сервис”, Москва

Конко Татьяна Вадимовна — генеральный директор ООО “Транспортно-экспедиторская фирма “Владивостоквнештранс”, Приморский край

Кушнир Игорь Олегович — инспектор АО “Калининградвнештранс”, Калининградская область

Макаренко Герман Георгиевич — помощник директора департамента выставочных грузов АО “Эксповестранс”, Москва

Маловатский Валерий Иванович — первый заместитель генерального директора АО “Совмортранс”, Москва

Полянова Татьяна Николаевна — директор Центра повышения квалификации Ассоциации экспедиторов РФ, Москва

Шульгин Борис Алексеевич — старший оператор отдела импорта АО “Беломортранс”, Архангельская область

Яшина Елена Аркадьевна — юрист-консульт АО “Совинтеравтосервис”, Москва



ДИПЛОМЫ ЛУЧШЕГО ЭКСПОРТЕРА 2000 ГОДА ПОЛУЧАЕТ ЭЛИТА РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА

В соответствии с решением Торгово-экономического совета при Минэкономике РФ от 19 января 2001 г. был организован и проведен очередной, четвертый по счету, конкурс на звание лучшего российского экспортера 2000 года.

Из 96 номинантов за 2000 год дипломантами стали 73 экспортера. В предыдущие годы из такого же числа номинантов дипломантами утверждалось в пределах 50 организаций.

На четвертый конкурс в адрес Секретариата Совета в полном соответствии с действующим в Совете положением о почетном дипломе лучшего российского экспортера были представлены документы от 13 членов Совета на 35 номинантов и от 14 управлений уполномоченных министерства на 61 номинанта.

Была проведена большая аналитическая работа и охвачены практически все субъекты Российской Федерации от Сахалина до Калининграда по отбору законопослушных и эффективных экспортеров российской продукции различных отраслей промышленности и сельского хозяйства.

В итоге двухступенчатого отбора победителями конкурса стали 73 предприятия, занимающихся экспортом широкого ассортимента отечественной продукции и услуг. Дипломы вручены не только экспортерам традиционного российского сырья и полуфабрикатов, но также и экспортерам машинотехнического оборудования, образцов и разработок наукоемких технологий, и экспортерам различных услуг.

Дипломантами стала поистине элита российского экспорта, которая умеет применять рыночные механизмы в работе, добиваться рентабельности для своих предприятий и соблюдать национальные интересы страны.

От Ассоциации экспедиторов России конкурс выиграли следующие дипломанты:
ООО ТЭФ "Владивостоквнештранс";
ЗАО "Эксповесттранс";
ЗАО "Калининградвнештранс";
ЗАО "ЛУКОЙЛ - Черноморье";
ООО "Форинтранс";
ЗАО "Транс Лтд".

Рассказ о работе данных компаний читайте в следующем номере нашего журнала.



Ассоциация была учреждена постановлением конференции транспортно-экспедиторских компаний "Совинтеравтосервис", "Совмортранс", "Совтрансавто" и "Союзвнештранс" 6 сентября 1990 г. и зарегистрирована в органах государственной власти 14 ноября 1990 г.

Ассоциация является некоммерческой организацией и не преследует цели извлечения прибыли из своей деятельности. Ассоциация призвана объединить на добровольной основе, главным образом по профессиональному признаку, хозяйствующие (коммерческие) субъекты различных форм собственности.

От выполнения этой задачи зависят в немалой степени и бюджетные поступления, и благополучие многих тысяч внешне-торговых и экспедиторских организаций. Именно в силу этих причин в мировой практике существует общепризнанное твердое убеждение, что экспедитор — это архитектор перевозки товара.

Экспедирование, т.е. организация своевременной, сохранной и экономичной доставки товаров от производителя к потребителю, является решающим фактором внутренней и внешней торговли. Подтверждением этому может служить тот

АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЕЁ РОЛЬ В СИСТЕМЕ

ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ

В связи с решением общего собрания от 16 февраля 2001 г. об объединении экспедиторских ассоциаций на базе Российской ассоциации международных экспедиторов в единую Ассоциацию экспедиторов Российской Федерации, настоящим информирую читателей журнала "Международный экспедитор" об Ассоциации экспедиторов Российской Федерации, ее целях и задачах.

факт, что на сегодня в мире насчитывается около 50 тысяч экспедиторских организаций, которые обслуживают более 3/4 мирового грузооборота. Многогранные функции экспедиторов сконцентрированы в получившем мировое распространение лаконичном выражении "Экспедитор — архитектор перевозки".

Российская Федерация занимает важное место в мировой экспедиторской системе и имеет возможности для оказания положительного влияния на развитие этого сектора экономики в своих интересах и нужном для России направлении.

На начало 2001 г. в России насчитывалось, по нашей оценке, около 1500 экспедиторских организаций различных форм собственности. Упомянутые организации в 2000 году обработали более 400

млн. тонн экспортных и импортных грузов, более 20 млн. тонн транзитных грузов.

Наиболее профессиональная часть российских экспедиторов входит в Ассоциацию экспедиторов Российской Федерации. На начало июля 2001 г. в ассоциации насчитывалось около 180 организаций, в которых трудятся около 60 тыс. высококвалифицированных работников. Эти экспедиторские организации обрабатывают значительную часть внешне-торговых и транзитных грузов. Их деятельность координируется, направляется и обеспечивается Ассоциацией экспедиторов Российской Федерации.

Основной задачей ассоциации является содействие ее членам в обеспечении оптимальных условий их профессиональной деятельности и непосредственная практическая помощь в решении различных задач, в т.ч. задач достижения высокой экономической эффективности. От успешной работы экспедиторов зависят, в определенной степени, и бюджетные поступления, и благополучие тысяч внешне-торговых, экспедиторских и транспортных организаций.

Конкретная работа ассоциации ведется по следующим основным направлениям.

Первое направление заключается в объединении экспедиторов в единую профессиональную ассоциацию на общероссийском уровне. Это объединение является необходимым условием для нормальной работы экспедиторов на рынке. Член-

ство в ассоциации дает экспедиторам явные преимущества перед аутсайдерами в получении от клиента поручения, поскольку членство в ассоциации служит подтверждением их профессионализма, надежности, прочного финансового положения и высокой моральной репутации.

Членство экспедиторов в ассоциации является для грузоотправителей и грузополучателей своего рода гарантией получения ими высококачественных экспедиторских услуг.

Вторым направлением является работа по защите интересов экспедиторов на внутреннем рынке и представление этих интересов перед структурами власти. Дирекция ассоциации ставит перед структурами власти любые вопросы, оказывающие какое-либо влияние на экспедиторскую деятельность, в т.ч. в тех ситуациях, когда конкретные экспедиторы, столкнувшись с ущемлением своих прав, остерегаются открыто конфликтовать с соответствующими структурами, опасаясь (как правило, не без оснований) встретиться в дальнейшем с еще большими проблемами во взаимоотношениях с этими структурами.

Хорошую поддержку в этой работе оказывает членство ассоциации в отечественных и международных ведомствах и организациях. Ассоциация экспедиторов Российской Федерации входит в состав:

- Торгово-экономического совета при минэкономразвития России;
- Совета представителей транспортных союзов и Ассоциации экспедиторов при Министре транспорта Российской Федерации;

— Экспертного совета по вопросам транспорта при Министерстве Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства;

— Консультативного совета при ГТК России.

Ассоциация является членом Торгово-промышленной палаты Российской Федерации.

В перечисленных структурах ассоциация представляет национальную экспедиторскую сферу деятельности нашей страны.

Ряд членов ассоциации внесены в реестр надежных партнеров Торгово-промышленной палаты. За последние два года 12 членов ассоциации были награждены Почетными дипломами лучших экспортеров России.

Защита интересов российских экспедиторов на мировом экспедиторском рынке и представление их в ФИАТА является третьим направлением в деятельности ассоциации.

С 1992 года ассоциация представляет интересы российских экспедиторов в

российских экспедиторов".

С 1998 года ассоциация издает журнал "Международный экспедитор". Журнал имеет информационно-аналитический характер и пользуется широким спросом среди экспедиторов и их партнеров. На начало июня 2001 г. выпущено уже 20 номеров этого журнала.

И пятое направление деятельности ассоциации — содействие экспедиторам в повышении их профессиональной подготовки. Эту роль ассоциация выполняет при помощи учрежденного ею Центра повышения квалификации международных экспедиторов. В этом центре ежегодно проводится по 8-10 специальных курсов по 80-часовой программе. В частности, в первом полугодии 2001 года было проведено 5 курсов, в т.ч. 2 из них с выездом в экспедиторские компании.

В октябре 1999 г. ассоциация защитила 12-модульную (180 часов) программу профессионального обучения экспедиторов по стандарту ФИАТА с правом выдачи слушателям соответствующего диплома этой организации.

ПОДГОТОВКИ КАДРОВ

Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) в качестве национальной ассоциации экспедиторов Российской Федерации.

По рекомендации ассоциации 85 ее членов приняты на ассоциированной основе в индивидуальные члены ФИАТА. 25 руководящим работникам экспедиторских организаций России, по представлению ассоциации, выданы дипломы международного экспедитора ФИАТА.

Ассоциация проводит активную работу по внедрению в российскую экспедиторскую практику документов ФИАТА. Получение экспедитором права выдачи своим деловым партнерам экспедиторских документов ФИАТА является свидетельством высокого профессионализма экспедитора и гарантией качества экспедиторских услуг. На середину 2001 г. 45 российских международных экспедиторов имели право выписывать своим партнерам экспедиторские документы ФИАТА.

Четвертым направлением в деятельности ассоциации является обеспечение своих членов информационными и консультационными услугами. Это направление деятельности имеет непреходящее значение в современных условиях. Начиная с 1990 года члены ассоциации регулярно получают документы и материалы, определяющие и регулирующие экспедиторскую деятельность. В среднем каждые десять дней из ассоциации выходит тот или иной документ, касающийся экспедирования и связанных с ним отраслей: транспортной, таможенной, налоговой, тарифной и др.

Ассоциация разработала и внедрила в практику "Общие условия деятельности

Перечисленные выше пять направлений деятельности Ассоциации экспедиторов Российской Федерации призваны обеспечить члену ассоциации полноценное участие в гражданских правоотношениях по оказанию услуг при перемещении товара от производителя к потребителю различными видами транспорта во всевозможном сочетании.

По сути оказываемых услуг экспедитор действительно является архитектором перевозки груза. Он, по поручению грузоотправителя, выбирает наиболее эффективный маршрут перевозки и подходящие виды транспорта, согласовывает со всеми участниками перевозки стыковку различных видов транспорта, принимает меры к недопущению непроизводительных хранения и обработки груза в пунктах перевалки, оформляет требуемые для поставки и перевозки документы, содействует таможенному, карантинному, фитосанитарному и консульскому оформлению грузов, осуществляет различные платежи и является представителем грузовладельца перед перевозчиками и другими участниками перемещения товара.

Роль экспедитора в коммерческой деятельности грузовладельцев, экспортеров, импортеров трудно переоценить. Используя свое нейтральное положение связующего звена между грузоотправителями, перевозчиками и грузополучателями, экспедитор добивается сокращения транспортной составляющей в цене товара, повышая, таким образом, конкурентоспособность поставщика. С другой стороны, экспедитор, обеспечивая загрузку транспортных средств, сокращает их порожний

пробег и, согласовывая время перевалки с одного вида транспорта на другой, сокращает время простоя транспортных средств под погрузочно-разгрузочными и перевалочными операциями.

Таким образом, рассмотренные пять направлений деятельности Ассоциации экспедиторов Российской Федерации подчинены созданию условий для оказания грузовладельцам и другим деловым партнерам высококачественных экспедиторских услуг. От этих услуг зависит своевременное, сохранное и экономичное перемещение грузов внешней и внутренней торговли нашей страны. Невозможно перемещение грузов без выполнения широкого круга простых и сложных работ, без предоставления огромного объема услуг, которые необходимы для перемещения товаров и без которых не обходится ни одна внешнеторговая сделка.

На общем собрании 16 февраля 2001 г. президентом ассоциации на 4-летний период избран Алисейчик Валерий Иванович, вице-президентом назначен Жинкин Василий Сергеевич, директором ассоциации на совете ассоциации от 19 февраля 2001 г. назначен на срок действия совета Балалаев Валентин Николаевич. Членами совета избраны:

1. Алисейчик Валерий Иванович, председатель совета, президент ассоциации;
2. Бабуров Андрей Геннадьевич, председатель правления Ассоциации экспедиторов С.-Петербурга, представительство АЭР в Северо-Западном регионе;
3. Виноградов Вячеслав Александрович, генеральный директор АО "Совмортранс";
4. Ковлакас Константин Николаевич — генеральный директор ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье" (г. Новороссийск);
5. Новиков Владимир Иванович, генеральный директор ОАО "Шереметьево-Карго";
6. Шарадзе Омари Хасанович, генеральный директор ООО "Концерн Союзвнештранс";
7. Татишвили Тенгиз Акакиевич, генеральный директор АОЗТ "Совтрансавто";
8. Тришневский Евгений Викторович, генеральный директор АО "Совинтеравтосервис";
9. Шейко Виктор Иванович, генеральный директор ЗАО "СВТ-Интернационал".

На собрании было также принято решение об учреждении в федеральных округах представителей ассоциации. На начало июля 2001 г. такие представители назначены: в Дальневосточном федеральном округе — Конко Татьяна Вадимовна (г. Владивосток), Приволжском федеральном округе — Балькин Анатолий Геннадьевич (г. Нижний Новгород, тел. 32-70-94), Южном федеральном округе — Малахов Степан Васильевич (г. Ростов-на-Дону, тел. 44-16-25).

Директор АЭР
Валентин БАЛАЛАЕВ



Татьяна ПОЛЯНОВА,
доцент кафедры международных
транспортных операций и
логистики МГИМО,
кандидат экономических наук,
декан факультета повышения
квалификации МГИМО,
директор Центра повышения
квалификации АЭР.
В 2001 г. награждена Почетной
грамотой Минтранса РФ за
заслуги в развитии транспортного
комплекса России.

ОБУЧЕНИЕ ЭКСПЕДИТОРОВ И ПОВЫШЕНИЕ ИХ ПРОФЕССИОНАЛИЗМА — УСТАВНАЯ ОБЯЗАННОСТЬ

Осуществление подготовки и повышение деловой квалификации является уставной обязанностью ассоциации. Это положение находит свое подтверждение в Уставе Ассоциации экспедиторов Российской Федерации. В частности, в Уставе, принятом на общем собрании ассоциации 16 февраля 2001 г., говорится, что предметом деятельности является «осуществление подготовки и повышение квалификации экспедиторских кадров».

Включение в Устав этого положения не случайно, т.к.:

➤ экспедиторская деятельность является не только высоко интеллектуальной, требующей знаний, умения и опыта во многих сферах человеческой деятельности профессией, но и постоянно меняющейся, совершенствующейся и усложняющейся отраслью внешних и внутренних экономических отношений;

➤ экспедитор должен быть компетентен в вопросах торговой политики, внешней торговли, права, он должен знать особенности, преимущества и недостатки каждого вида транспорта, международные условия поставки товаров;

➤ экспедитор не может работать без знания, как минимум, одного иностранного языка;

➤ даже начальные требования к профессии экспедитора по условиям Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) включают в себя знание предметов международных конвенций в сфере торговли и транспорта, а также специализированных организаций, работающих в вышеуказанных сферах;

➤ уметь осуществлять международные и внутренние расчеты, страхование, таможенное оформление, включая национальный таможенный тариф, таможенные процедуры, правильно рассчитывать ответственность экспедитора перед таможенными органами, международные таможенные конвенции;

➤ знать и уметь применять тарифы и ставки, знать географию перевозок и основные транспортные пути, четко ориентироваться в вопросах ответственности;

➤ экспедитор обязан выполнять любое поручение клиента. Например, поручение при экспедировании одного 20-футового контейнера «от двери до двери» может состоять из 85 операций. Естественно-



но, без знания своего дела экспедитор не в состоянии выполнить эти операции.

Руководствуясь этими требованиями к профессии экспедитора, ассоциация с первых дней своего существования уделяет повышенное внимание этому участку деятельности. На первоначальном этапе для этих целей использовались возможности АСМАП, с которой была разработана и утверждена совместная про-

АССОЦИАЦИИ

грамма по подготовке международных экспедиторов. Также были использованы возможности МИИТА.

Начиная с 1997 года началась новая, на порядок более высокая, стадия обучения и повышения квалификации экспедиторов. С учетом предыдущего опыта дирекцией Центра повышения квалификации была разработана собственная программа подготовки экспедиторов. В ее основу были положены требования и стандарты Международной федерации экспедиторских ассоциаций. В 1998 и 1999 гг. программа была согласована с Консультативным советом ФИАТА и затем, в октябре 1999 года была утверждена на мировом конгрессе ФИАТА. В результате этого ассоциация получила право обучать экспедиторов по указанной программе и по окончании курсов выдавать диплом ФИАТА в сфере экспедирования, соответствующий стандартам ФИАТА.

Таким образом, Ассоциация экспедиторов России получила возможность претворить в жизнь политику повышения профессионального уровня своих членов. По своему статусу Центр является юридическим лицом и располагает государ-



ственной лицензией на образовательную деятельность (дополнительное профессиональное образование).

Программа обучения включает следующие модули подготовки экспедиторов:

1) Обзор логистического управления экспедиторскими компаниями;

2) Роль экспедитора в транспортно-логистической цепи и управление перемещением товаров в международной торговле;

— Правовые аспекты международного экспедирования;

— Особенности международного экспедирования;

— Технология и практика экспедирования контейнерных перевозок;

— Мультимодальные (смешанные) перевозки в международной торговле;

— Организация перевозки специальных и опасных грузов;

— Организация складирования и



хранения грузов:

— Таможенные процедуры в международных перевозках грузов;

— Страхование экспедиторской ответственности;

— Транспортное страхование товаров в экспедиторской практике;

— Коммуникационные технологии в транспортной логистике.

В первой половине 2001 года ЦПК АЭР провел пять специальных курсов и отдельный семинар по вопросам применения документов и форм ФИАТА в практике российских международных экспедиторов. Всего за шесть месяцев текущего года повысили свою профессиональную подготовку около 100 экспедиторов.

Особенно хотелось бы выделить такие фирмы, как "Юнитранс", "Сток Транс Сервис", "Рейл Сервис", руководство которых уделяет огромное значение работе с кадрами.

В дальнейшем ЦПК планирует внедрить в практику начальное обучение экспедиторской специальности и распространить такую образовательную деятельность на регионы страны. Первые шаги в этом направлении уже сделаны — в Минтранс России направлены соответствующие предложения.

Дальнейшие планы Центра включают создание блочно-модульных программ с элементами заочного обучения, создание постоянно действующих специализированных семинаров для юристов, бухгалтеров, кадровых сотрудников экспедиторских фирм, а также программ по вопросам стратегического менеджмента для руководителей компаний. Кроме того, интерес представляют также такие аспекты, как техника деловых переговоров, особенности маркетинговой деятельности экспедиторских компаний и информационная логистика.

P.S. Со 2 по 4 июля Центр повышения квалификации провел специальный курс обучения по теме "Применение документов и форм ФИАТА в практике российских международных экспедиторов". Обучение прошли 14 представителей отечественных экспедиторских фирм. По окончании курса состоялось торжественное вручение свидетельств. Каждый из выпускников выразил благодарность организаторам программы за полученные знания и пожелал Центру дальнейших успехов в работе.

**Валентин БАЛАЛАЕВ,
Татьяна ПОЛЯНОВА**

МИНПРОМНАУКИ, МИНТРАНС И РОСАВИАКОСМОС ОПРЕДЕЛИЛИ ПРИОРИТЕТНЫЕ ТИПЫ АВИАТЕХНИКИ

Минпромнауки, Минтранс России и Росавиакосмос определили приоритетные на ближайшие годы типы самолетов и вертолетов. Об этом сообщил начальник управления авиакосмической промышленности Минпромнауки РФ Владимир Митькин.

По его словам, приоритеты в гражданском авиастроении отданы 4 типам самолетов — Ил-96, Ту-204/214, Ту-334 и Ту-324.

Как отметил В. Митькин, сертификация базового варианта ближнего магистрального самолета Ту-334 намечена уже в текущем году. Сертификация дальнего магистрального самолета Ил-96М намечена на 2002 год. В том же году предстоит сертифицировать и средний магистральный самолет Ту-204-300 (Ту-234). Региональный самолет с ТРДД (турбореактивными двухконтурными двигателями) Ту-324 будет готов к сертификации в 2003 году.

По утверждению В. Митькина, "эти новые типы самолетов будут строиться в дополнение к серийно выпускаемым Ил-96-300, Ту-204, Ту-214, Як-42Д, Ил-114, Ан-38, Ту-154, Ту-134 и другим, которые будут на коммерческой основе модифицироваться в соответствии с международными нормами по шуму, эмиссии двигателей, аэронавигации и другим требованиям". Как считает начальник управления, "такой комплекс авиа-

лайнеров полностью обеспечит потребности авиакомпаний России в типоразмерном ряде магистральных и региональных самолетов".

Что касается вертолетов, то приоритетными моделями, по словам В. Митькина, на первом этапе являются вертолеты Ми-38 и Ми-382 грузоподъемностью 6 тонн. Как уточнил начальник управления, Ми-38 создается ОАО "Московский вертолетный завод имени Миля" совместно с западным инвестором — компанией "Еврокоптер". Сертификация обоих вертолетов, по утверждению начальника управления, предполагается в 2005 г.

"Сертификация базового варианта вертолета Ка-62 грузоподъемностью 2 тонны намечена в 2002 году", дополнил В. Митькин.

По его словам, "названные вертолеты будут создаваться в дополнение к серийно выпускаемым Ми-26, Ми-8, Ми-17, Ка-226 и их модификациям, что обеспечит потребности гражданской авиации России в вертолетах различной грузоподъемности и назначения".

"Однако, чтобы все это было востребовано в России, нужно, чтобы в стране была реализована комплексная антикризисная программа авиационной промышленности, в том числе запущен механизм лизинга авиатехники", — подчеркнул В. Митькин.

ГЛАВА АЭРОФЛОТА СЧИТАЕТ РЕАЛЬНЫМ ЭКСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Российские самолеты обладают реальной перспективой продвижения на внешний рынок, считает генеральный директор авиакомпании "Аэрофлот — российские авиалинии" Валерий Окулов.

"Я считаю, что есть реальная объективная возможность вывода российских самолетов не только на внутренний рынок, но и на внешний", — заявил г-н В. Окулов журналистам.

По его словам, если сосредоточить усилия на одном-двух типах самолетов и производить достаточно большие их серии, то это может стать предпосылкой для их продвижения на внешний рынок.

Комментируя проблемы лизинга авиатехники, г-н В. Окулов отметил, что лизинг — это только инструмент продвижения самолетов на рынок, а не панацея. При этом он заметил, что в последнее время активно придается значение именно инструменту.

"Заработает лизинг только тогда, когда появится ликвидность самолетов на международном рынке, их востребованность там", — отметил В. Окулов.

Наиболее перспективными типами самолетов В. Окулов назвал в категории ближнемагистральных Ту-334, в категории региональных самолетов — турбовинтовые Ан-140 и Ил-114, а также турбореактивные Ту-324. В категории среднемагистральных он отметил Ту-214.



Основной костяк компании «Сток-Транс-Сервис» составляют сотрудники, имеющие многолетний опыт международной экспедиторской деятельности, но не получившие специального образования. Не секрет, что во времена «перестройки» многие были вынуждены поменять свой жизненный путь, связав его с другой профессией. Экспедиторской деятельностью стали заниматься тогда, ранее работавшие в других отраслях



тической деятельности.

Курсы ЦПК при РАМЭ в этом отношении оказались наиболее привлекательны по многим параметрам. Среди них:

- широкий выбор программ обучения, которые наиболее полно соответствуют деятельности международного экспедитора;
- теорию преподают специалисты, имеющие многолетний практический опыт работы в сфере экспедирования;
- обучение проводится на основе международного транспортного законодательства с учетом тонкостей практической деятельности;
- много внимания уделяется страхованию как грузов, так и профессиональной деятельности;
- выдержано оптимальное соотношение время/знания;
- удобный график обучения позволяет частично отрывать сотрудников от работы;

Владимир ДОРОХОВ,
исполнительный директор ООО «Сток-Транс-Сервис»

ПРАКТИКА И ОПЫТ + ТЕОРИЯ

= ПРОФЕССИОНАЛ

экспедитора, в том числе и из сопутствующих направлений, к которым можно отнести таможенно, автотранспорт и т.д. Рынок заставляет набираться опыта у зарубежных партнеров, а что-то постигалось методом проб и ошибок. Но главное — накапливался бесценный опыт экспедирования.

Однако в процессе профессиональной деятельности стало понятно, что для общения с клиентами и совместной работы с зарубежными коллегами требуются не просто знания в различных областях транспорта, но и учет их национальных особенностей в свете единых международных правил. Любому профессионалу известно, что для успеха в совместном мероприятии необходимо полное взаимопонимание с коллегами, а также знание тонкостей международного законодательства.

Деятельность современного экспедитора широка и многопланова. Идеология нашей компании состоит в том, чтобы клиент получил полный комплекс услуг из одного источника. В международной терминологии такие услуги называются доставкой «от двери до двери». На первый взгляд это кажется просто: забрал у клиента груз и доставил его в конечный пункт. Но только профессиональный экспедитор знает, сколько для этого потребуется обойти подводных камней.

В нашей стране сегодня существует не так уж и много национальных экспедиторских компаний, предоставляющих клиенту полный пакет услуг международного уровня. Учитывая, что данный сервис только начинает зарождаться, можно понять, насколько тяжело получить знания, покрывающие всю область деятельности.

С расширением деятельности компании нам потребовались и более квалифицированные кадры. Сравнительный анализ программ существующих курсов показал, что многие из них слишком узконаправлены, а в некоторых дают много лишней информации, не требующейся в прак-

- объем и направленность лекций могут гибко изменяться в течение курсов, в зависимости от конъюнктуры и пожеланий обучаемых;

- с преподавателями курсов удобно общаться через Ассоциацию экспедиторов России (АЭР), членами которой мы являемся;

- стоимость курсов полностью оправдана и выгодно отличается от остальных в меньшую сторону.

В первых рядах прошел обучение руководящий состав «Сток-Транс-Сервис», после чего было решено провести обучение и всего персонала фирмы. Учитывая, что наша компания имеет широкую сеть представительств по СНГ, кроме сотрудников московской команды мы включили в план обучения и наши региональные офисы. С 2000 года в ЦПК прошли обучение более 50% персонала компании.

Учитывая то, что деятельность компании разделена на департаменты, то и обучение было выбрано по профильным специальностям. Однако для расширения кругозора и взаимозаменяемости персонала, безусловно, полезно иметь знания и о параллельных направлениях деятельности компании. Кроме того, для всех департаментов актуальными представляются и знания в области международного и национального транспортного законодательства, в том числе и о пределах ответственности перевозчиков и мерах их соблюдения. Как показывает практика, эти вопросы часто встречаются в деятельности экспедитора, а сотрудники слабо ориентируются в этих вопросах. Порой правильное решение необходимо принять в считанные минуты, а для этого требуется глубокое знание предмета.

Удобной услугой ЦПК является возможность проведения курсов на территории экспедиторской компании. Это позволяет провести занятия в удобное для деятельности компании время и по наиболее актуальным для нее темам.

Мы планируем и в дальнейшем продолжить обучение сотрудников нашей компании. Одна-

ко это будет возможно лишь после прохождения ими практической подготовки под контролем руководящего звена. Наша конечная цель в этом плане — иметь 100% сотрудников, прошедших обучение в ЦПК. Мы уверены, что наличие в компании специалистов, обученных на этих курсах, прибавит авторитета фирме как со стороны клиентов, так и со стороны партнеров.

В качестве пожелания в работе курсов неплохо было бы уделить больше внимания вопросам технологии таможенного оформления и сертификации грузов. Это направление деятельности все чаще становится атрибутом современных экспедиторских компаний.

В заключение хотелось бы выразить благодарность сотрудникам Центра повышения квалификации и персонально директору — **Татьяне Николаевне Поляновой**, а также генеральному директору Ассоциации экспедиторов России **Валентину Николаевичу Балалаеву** за большой вклад в интеграцию нашей страны с мировым сообществом.



ществом в области товарно-транспортных отношений.

АЭР играет значительную роль в развитии в России международного экспедирования. Благодаря ей вышло немало законодательных актов, облегчающих жизнь отечественному экспедитору, выход его на конкурентный международный уровень.

Думаю, что само по себе членство в АЭР показывает соответствие мировым стандартам. В этой связи было бы полезно установить обязательное требование к членам АЭР о необходимости наличия определенного процента сотрудников, подтверждающих уровень квалификации или же прошедших подготовку по специальным программам международного экспедитора. Курсы ЦПК — удобная возможность такого обучения.

По большому счету, данные курсы будут полезны не только членам АЭР, но и другим как транспортным, так и промышленным компаниям, занимающимся как внутренними, так и экспортно-импортными операциями.

На первую часть вопроса правильно, точно и емко ответили во втором номере нашего журнала за 2001 г. А. Степанов., А Кузнецов и А. Тиберия. Учить нужно концепциям транспортной логистики, а также стандартизации документации, интермодализму, переходу к глобальным цепям поставок, т.е. практическим приемам современного экспедирования.

К этому желательнее еще добавить, что теоретические концепции транспортной



Константин ПЛУЖНИКОВ,
проф. МГАВТ

моя студентка сообщила мне, что намерена в своей курсовой работе сделать сравнение двух логистических вариантов доставки корпусной стали для судостроительного завода в г. Киле (Германия). Первый вариант включает в себя перевозку стали от металлургического комбината в г. Кируна в Швеции в порт Нарвик (Норвегия) по железной дороге, а затем Северным морем и Кильским каналом к месту назначения. А второй вариант — наш родной — по доставке груза “Северстали” из Череповца через С.-Петербург, без оплаты транзита и сборов за прохождение Кильского канала. И встает перед преподавателем вопрос: как объяснить студентке, что наш логистический вариант может оказаться не конкурентоспособным по отношению к первому по тем простым причинам, что заявка на вагоны менее чем за 15 дней у нас не примут, перевозочная программа не может превышать 45 дней, перевалку не подтвердят по причине непредвиденного скопления вагонов с другими грузами, зимой ледокольная проводка может не состояться из-за “отсутствия финансирования”, а цена перевозки в течение установленных 45 су-

рят в вузе по времени только на последнем году обучения перед дипломным проектированием. Так оно и случилось...

Возникла мысль о том, что в нашей стране, с ее “переходной экономикой”, в основу преподавания транспортного экспедирования нужно положить не математику в широком ее понимании, а “его величество закон”, т.е. нормы Гражданского кодекса, имеющие отношение к транспорту, международные транспортные конвенции, уставы и кодексы, правила перевозок грузов, проформы договоров перевозки и транспортной документации международных организаций (ФИАТА, ИАТА, БИМКО и др.).

Приходилось учитывать и такие обстоятельства, как возрастание роли экспедиторов в качестве организаторов перевозочного процесса, как наличие тенденций сохранения отраслевых подходов к экспедированию и поддержание состояния конкуренции между видами транспорта.

При этом некоторые коллеги считали, что все эти трудности можно преодолеть путем создания “энциклопедии экспедиторского обслуживания”, которая должна

ЧЕМУ И КАК УЧИТЬ ЭКСПЕДИТОРА?

логистики целесообразно подкреплять примерами достижений отечественной транспортной практики. А они действительно впечатляющие. Ни один современный в мире транспорт, оснащенный ЭВМ и системой телекоммуникаций, не справится, к примеру, со сверхплановой перевозкой на маршруте в 10 тыс. км за 42 дня трех армий с полным вооружением и экипировкой от дальневосточных станций до развязов Подмосквья. При этом необходимо учесть непрерывный встречный грузопоток на Восток из эшелонов с демонтированными заводами, рабочими, инженерами и их семьями. А советская транспортно-логистическая система с этим в октябре-ноябре 1941 г. успешно справилась. Американские профессора в начале 70-х годов разработали концепцию “транспортного узла” с централизованным заводом и вывозом грузов. Однако ее реализация в то время уперлась в отказ докеров отправлять морские контейнеры без перегрузки грузов из них в железнодорожные (и в обратном направлении). В нашей стране концепция была развита и реализована в Ленинграде, Одессе, Электростали, в Горьковской области она переросла в логистическую концепцию “транспортного коридора”.

А вот на вторую часть вопроса, т.е. “Как?”, ответить нелегко. Не так давно одна

ток — в любой момент приказом МПС —?

“Уважаемому профессору” полагается быть честным и правдивым и тем более, если он знает, какой ценой нам наша “логистика” порой доставалась. В мемуарах Н. С. Патолочева студент прочтет, что секретарь Челябинского обкома ВКП(б) в те дни осени 41-го лично выполнял роль главного диспетчера Южно-Уральской дороги, занимаясь, как он пишет, не только партийным руководством в области, но и “поездным расположением”. Успехи “Ленинградской” логистики опирались на постановление ЦК КПСС. Можно вспомнить также какой ценой обходились стране воспетые литераторами “зеленые улицы” по логистическим транспортным цепям для продвижения грузов “строек коммунизма” Бхилая, Асуана, Кубы, Вьетнама...

Вот поэтому, решив пять лет назад написать учебник по транспортному экспедированию, автор пошел по пути “ретрограда”, “наступил на горло собственной песне” и ограничился в своем учебнике лишь заявлением о том, что в основе организации перевозочного процесса и взаимодействия внутри транспортного механизма лежат концепции транспортной логистики. При этом я прекрасно понимаю, что методисты преподавание логистики предусмот-

в алфавитном порядке “осветить” более 70 экспедиторских операций и сотни (только по МПС РФ более 200) документов, формуляров, регистрационных записей, где все сложности и несстыковки будут сглажены.

Правовой подход позволил сгруппировать этот длинный перечень всего в несколько групп в соответствии со взаимоотношениями клиента и экспедитора с третьими лицами в ходе исполнения экспедиторских поручений согласно договору перевозки, договору поручения, договору комиссии, договору хранения, договору агентирования.

Определенное в гл. 4а ГК РФ разделение транспорта на две категории: транспорта общего и необщего пользования — позволило уже в “перевозочной группе экспедиторских операций” методологически разделить их на два тематических направления в преподавании. Первое — по изучению положений отраслевых уставов и кодексов, международных транспортных конвенций в приложении к экспедиторским технологиям, связанным с перевозками грузов железнодорожным, авиационным транспортом и линейным регулярным судодоходом. Второе направление, связанное с трамповыми, чартерными перевозками, позволило в ходе изучения основ фрактового дела и арендной практики сосредоточить внимание на разработанной БИМКО

ские в 80-х годах проформе договора об организации перевозок грузов — “фрагтовом контракте Волкоа” как на инструменте для оформления долгосрочного планирования перевозок грузов в условиях рыночных отношений.

Введенное в ГК РФ понятие “договорный перевозчик” создало возможность сформулировать основы операторства экспедитором перевозок грузов в смешанных и интермодальных сообщениях, а также использование соответствующих экспедиторских транспортных документов ФИАТА и ИАТА. РАМЭ приняла в 1998 году правильное решение — ознакомить экспедиторскую общественность России с “Правилами КИНКТАД ООН/Международной торговой палаты 1995 года” и тем самым открыла пути для участия российских операторов в интермодальных международных перевозках, для разработки основ российского законодательства в области регламентации перевозок грузов в смешанных сообщениях.

Изучение агентского законодательства и зарубежной агентской практики привело к мысли о целесообразности распространения его норм (гл. 52 ГК РФ) не только на транспортное агентирование, но и на экспедиторское обслуживание. Это позволило нашим отечественным экспедиторам пойти по пути зарубежных коллег и принять на себя исполнение агентских функций по оформлению терминальных, стивидорных, тальманских контрактов, операций таможенного брокера.

Минтранс РФ и ГК РФ поддержали эту инициативу через государственное лицензирование.

Принесло свои плоды введение в 1998 году в учебные программы нового вида агентирования — судового менеджмента, изучение студентами проформы договора БИМКО “Шипмэн”, а расчеты годовых смет на содержание и эксплуатацию флота в менеджменте включить в дипломное проектирование. В настоящее время в России и на Украине успешно функционируют десятки фирм судового менеджмента и представляют собой новую форму предпринимательства в судоходстве. Создается основа для распространения этого бизнеса на железнодорожный и автомобильный транспорт.

Приложение норм договора поручения и договора комиссии к анализу взаимоотношений между экспедитором и клиентом поставило вопрос о том, что нам давным-давно пора придать целому ряду “обычаев”, согласуемых сторонами в договорах на экспедирование их “пределов ответственности”, а также “санкций”, “сроков исков”, нормальный законодательный статус. Этому же ждет от нас и ФИАТА, разослав в 1998 году всем своим действительным членам проект (“Модель”) национального закона о транспортном экспедировании. Будем надеяться, что этот закон в России будет принят.

Современные учебники транспортной логистики “грешат” тем, что они более чем наполовину заполнены основами логистики производства, торговли и распределения. Причем между авторами наблюдается

своеобразное соперничество по широте охвата темы. Логистика распределения Краснодарской пшеницы между элеваторами и мельницами по стране соседствует с логистикой связей ВАЗа с его дилерами и поставщиками по всему земному шару.

А почему бы не воспользоваться нашим прошлым и зарубежным опытом? Вспомним структуру любого всесоюзного внешне-торгового объединения. Она состояла из двух частей: первой — логистического товарного распределения (на современной лексике) и второй — транспортной логистики. Кадры первой формировались инженерами по профилю объединения, руководителями — с дополнительным обучением языку и коммерции в Академии внешней торговли, а также экономистами из МГИМО. Вторая состояла из инженеров-транспортников и фрахтовщиков — выпускников МГИМО с блестящим знанием английских условий чартеров и коносаментов. Да и на Западе сегодня рядовые экспедиторские фирмы занимаются транспортной логистикой и факторингом. Провайдерство, т.е. распределение, они осуществляют строго по отраслевому принципу, а завоз и развоз в целом поручают транспортным подразделениям.

Глубоко убежден, что логистике распределения нужно обучать в отраслевых вузах, транспортной — в академиях транспорта. Тем более что транспортная логистика не является застывшей наукой. В отдельную дисциплину сформируется комплекс проблем, связанных с мультимодальными и интермодальными перевозками. Высоких научного и практического уровней достигло современное складское и терминальное хозяйство.

Требуют своего осмысления процессы, происходящие в сфере парцельных перевозок, начиная от скоростных технологий и кончая концентрацией фирменных капиталов.

Нельзя пройти мимо настоящей “рево-



люции” в транспортной лексике. Словообразование зачастую перегоняет или, наоборот, отстает от новейшей технологии. БИМКО упорно упрощает английскую лексику, искореняет архаику из документации, что позволяет совмещать на старших курсах изучение английской транспортной терминологии с практикой фрагтовых операций.

В заключение хотел бы признаться в том, что я ощущаю возможное несогласие оппонентов с моими взглядами на преподавание экспедирования. Могут быть и другие подходы к этому новому делу. Одновременно благодарен Ассоциации экспедиторов Российской Федерации за всестороннюю поддержку издания и распространение моего учебника.

КУРСЫ ПОЛЕЗНЫЕ И ИНТЕРЕСНЫЕ, НО НЕЛЬЗЯ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОМ

Андрей КОЛБАСНИКОВ, коммерческий директор ООО "Фирма "Рейл Сервис"

Фирма "Рейл Сервис" в течение первой половины 2001 года направила на учебу шесть своих сотрудников. Каждый из них — специалист высокого уровня, но обучение для них было необходимым шагом для повышения квалификации.

По окончании курсов выпускники положительно отозвались о процессе обучения, отметив, что занятия были полезными и интересными.

Курсы помогли дополнить общую картину организации процесса перевозки на каждом виде транспорта, изучить правовые нормы и документы, понять взаимодействие различных структур, вовлеченных в процесс перевозки, а также рассмотреть в деталях ряд наиболее важных проблем в области экспедирования.

Наиболее интересными для наших сотрудников были правовые вопросы, изучение документов ФИАТА, "Инкотермс", а также вопросы, связанные с организацией смешанных перевозок. Специфика деятельности фирмы "Рейл Сервис" требует углубленного рассмотрения вопросов, связанных с железнодорожным и морским

транспортом. Надеемся, что в дальнейшем организаторы курсов уделят этим вопросам больше времени.

В то же время наименее интересными для наших специалистов были занятия, связанные с авиаперевозками, так как это отдельное направление и оно практически не связано ни с одним другим видом транспорта.

Для изучения документов ФИАТА и связанных с ними правовых аспектов хотелось бы добавить количество учебных часов. В качестве дополнительного курса можно было бы организовать занятия английского языка с введением лексики из области перевозок и экспедирования.

По отзывам сотрудников, прошедших обучение в ЦПК, учебный материал подавался преподавателями-практиками и преподавателями-теоретиками в разной манере. Для последних была характерна подача чисто теоретического материала, зачитывание некоторых разделов, в то время как наибольший интерес, на наш взгляд, представляют примеры из области реальных перевозок и разбор ситуаций, что с успехом делали преподаватели-практики.

Особо отмечают слушатели возможность установления в процессе обучения новых деловых контактов с коллегами из других экспедиторских фирм.

В последнее время организаторы курсов практикуют проведение учебного процесса на территории фирмы-заказчика. Часть слушателей считает эту форму обучения удобной, а другие же отмечают, что сразу переключиться от работы к учебному процессу трудно. Кроме того, обучение на территории фирмы, по-видимому, связано с дополнительными затратами на оплату курсов, что представляется нецелесообразным.

В заключение хотелось бы выразить благодарность Ассоциации экспедиторов России и Центру повышения квалификации за хороший уровень подготовки слушателей и готовность вести диалог по вопросам совершенствования учебного процесса.

Со своей стороны руководство фирмы "Рейл Сервис" планирует и в дальнейшем продолжать обучение своих сотрудников на курсах ЦПК.



Приглашаем вас принять участие
в Международной специализированной выставке «Лизинг-2001»
14-16 ноября 2001 года, Москва, ВВЦ, павильон 57

Участники выставки:

Лизинговые компании, межрегиональные лизинговые центры, национальные лизинговые ассоциации. Товаропроизводители всех отраслей, дилеры и дистрибьюторы. Вторичный рынок. Банки, страховые компании, финансово-промышленные группы. Юридические, аудиторские, консалтинговые и маркетинговые компании.

Ассоциации, фонды и союзы. Информационные агентства, средства массовой информации.

На выставке будут представлены:

Технологии, которые применяются при осуществлении лизинговых операций в различных отраслях экономики. Продукция всех отраслей экономики: машины, оборудование, материалы, научно-технические разработки, технологии и услуги, которые могут быть поставлены на условиях лизинга.

Мероприятия:

Практическая конференция «Лизинг в России. Состояние и перспективы развития»; «круглые столы»; презентации.

Организаторы:

Российская ассоциация лизинговых компаний, Всероссийский выставочный центр, Выставочно-ярмарочный комплекс «ВДНХ-ЭКСПО».

При поддержке:

Государственной Думы и Правительства Российской Федерации, федеральных министерств и ведомств: Минэкономразвития, Минфина, Минсельхоза, Минатома, Минтранса, МАП, Минпромнауки и технологий, Росавиакосмоса; Правительства Москвы, Ассоциации российских банков, Европейской федерации национальных лизинговых ассоциаций LEASEUROPE.

Информационное обеспечение:

Официальный Интернет-провайдер — компания «Инфотел»; официальный организатор пейджинговой связи — «Авиателеком».

Журналы:

«Рынок легкой промышленности», «Лизинг-ревью», «Оборудование: рынок, предложения, цены», «Торговое оборудование в России», «Химическое и нефтегазовое машиностроение», «Автомобильный транспорт», «Горные машины и автоматика», «Автоперевозчик», «Технологии лизинга и инвестиций», «Торговля и выставки», «Машиностроитель», «Автомобильные дороги», «Железнодорожный транспорт», «Международный экспедитор», «Морские порты России», «Транспортное дело России», «Промышленный вестник», «Бизнес АКАДЕМИЯ».

Газеты:

«Деловая Москва», «Строительная газета», «Российский дорожник», «Морские вести России», «Бизнес для всех», «Курс-РЛП», «Тверская, 13», «Транспорт России».

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

ЗАО «ВДНХ-ЭКСПО», 129223, Москва, ВВЦ, павильон 57
Тел.: (095) 187-4315, 181-9101(секр.), т/ф: 187-3749
e-mail: leasing@mail.infotel.ru; vdnhexpo@user.iiat.ru
http://www.leasing.infotel.ru



ПРОШЕЛ ОБУЧЕНИЕ — ПОМОГИ СОВЕТОМ АССОЦИАЦИИ!

Одним из важнейших элементов транзитно-экспедиторского обслуживания перевозок грузов в международных железнодорожных сообщениях является полное и квалифицированное применение положений международных соглашений, определяющих условия перевозок грузов и регулирующих взаимоотношения сторон договора перевозки — грузоотправителей и железных дорог.

Необходимость подробного ознакомления слушателей Центра подготовки международных экспедиторов с действующими соглашениями и другими нормативными документами МПС России в области международных перевозок грузов обуславливается еще и тем, что многие соглашения давно не переиздавались и в открытой продаже отсутствуют. Кроме того, не работает система своевременной информации пользователей услугами железнодорожного транспорта о вносимых в эти соглашения изменениях и дополнениях. Сборники правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта, в которых должны публиковаться все изменения и дополнения в нормативные документы, издаются крайне нерегулярно.

В этой ситуации повышается ответственность преподавателей и сотрудников Центра за предоставление слушателям выверенного актуализированного материала.

В настоящее время перевозки грузов в прямых международных сообщениях регулируются соглашениями, действующими с 40-70-х годов прошлого века, которые подписывались МПС СССР. В связи с изменившейся политической картой на территории бывшего СССР и Восточной Европы меняется состав участников и сфера применения соглашений.

Так, например, в соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) участвуют теперь железные дороги всех государств-участников СНГ (кроме Армении), государств Балтии, Ирана, Польши, Болгарии, Монголии, Китая, КНДР и Вьетнама, но из его участников выбыли Венгрия, Чехия, Словакия, Румыния.

В то же время расширилось количество железных дорог, которые, не являясь участниками СМГС, применяют его нормы по отдельным соглашениям — это Венгрия, Югославия, Словакия, Румыния.

Учитывая специфику перевозок грузов в регионе бывшего СССР, в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества принято Соглашение об особенностях применения отдельных норм СМГС, к которому присоединились также железные дороги Латвии, Литвы и Эстонии. "Особенности" коснулись в первую очередь таких грузов, как опасные, наливные, негабаритные, тяжеловесные.

Изменился состав участников Советско-Австрийского тарифа (САТ). Теперь

в нем участвуют железные дороги государств-участников СНГ и Балтии, а САТ расшифровывается как СНГ — Австрийский тариф.

Советско-финляндским соглашением о прямом железнодорожном сообщении на правах равноправности могут пользоваться все государства, образовавшиеся на территории СССР, но близится к завершению работа над российско-финляндским соглашением, которое сохранит двусторонний статус.

Существенно изменился состав участников международных транзитных тарифов Единого транзитного тарифа (ЕТТ) и Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ).

При подготовке международных экспедиторов особое внимание необходимо уделить условиям перевозок грузов в сообщении со странами Западной Европы, железные дороги которых не участвуют в СМГС, т.е. не в прямом международном железнодорожном сообщении.

В ходе занятий слушатели получают подробную информацию о правилах заполнения накладной СМГС с переоформлением на накладную другого транспортного права — Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

Несомненный интерес для слушателей представит Соглашение между Российской железными дорогами, Белорусской железной дорогой, акционерным обществом "Германские железные дороги" и Польскими железными дорогами о прямом железнодорожном грузовом сообщении между Российской Федерацией/Республикой Беларусь и Федеративной Республикой Германия, подписанное в январе 1998 г., но, к сожалению, не опубликованное и не введенное в действие МПС России.

Вероятно, необходим коллективный нажим на МПС России со стороны экспедиторов, чтобы этот несомненно полезный документ, позволяющий перевозить грузы в сообщении с Германией по прямой накладной без переоформления, заработал.

Задача Центра подготовки международных экспедиторов — помочь своим слушателям разобраться во всем многообразии правовых норм, условий перевозок, тарифов с тем, чтобы они в свою очередь могли предложить своим клиентам наиболее надежные и экономичные схемы перевозок грузов.

В этой связи хотелось бы отметить также важность "обратной связи", т.е. обобщение и анализ встречных вопросов и предложений слушателей для подготовки предложений в МПС России по внесению соответствующих изменений и дополнений в действующие международные соглашения, регулирующие перевозки грузов.

Владимир КУРИЦЫН

РОССИЯ ПЛАНИРУЕТ В 2001 ГОДУ РОСТ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ

Россия планирует выпустить в 2001 году около 1 млн. легковых автомобилей, что на 3,2% больше прошлогоднего. Об этом сообщил заместитель руководителя департамента машиностроения Минпромнауки РФ Алексей Серезенкин.

"В январе-мае производство легковых автомобилей выросло на 4,6% и составило 413,8 тыс. машин, а итоги первого полугодия в целом оцениваются в 499,8 тыс. авто, то есть на 4,8% больше, чем в январе-июне 2000 года", — уточнил А. Серезенкин.

По словам замруководителя департамента, "приrost выпуска легковых автомобилей в январе-мае обусловлен ростом выпуска ОАО "СеАЗ" автомобилей "Ока" в модификации для инвалидов (на 13,5%), а также увеличением производства в ОАО "АвтоВАЗ" (на 6,8%), в ОАО "КамАЗ" (на 10,1%). Значительно выросло производство в ОАО "Ижмаш-авто".

Вместе с тем А. Серезенкин отметил, что выпуск грузовых автомобилей в январе-мае этого года сократился на 10,8%, достигнув объема 68,23 тыс. штук, включая шасси на комплектацию.

По его мнению, в ОАО "ГАЗ" основной причиной снижения выпуска грузовых автомобилей явился переход на расчеты с потребителями автомобильной техники в денежной форме, а в ОАО "КамАЗ" — скопление у дилеров нереализованных автомобилей. Обе причины, по словам замруководителя департамента, "носят временный характер".

Более серьезное положение, по словам А. Серезенкина, на АМО "ЗИЛ", поскольку спад производства здесь происходит в основном из-за ограниченности оборотных средств и низкой платежеспособности предпринятия. "В настоящее время вопросы стабилизации финансового состояния ОАО "ЗИЛ" рассматриваются с участием правительства Москвы", — сообщил он.

Производство автобусов за 5 месяцев составило 19,11 тыс. штук, или на 9,7% меньше, чем в январе-мае 2000 года. Исключение составил Ликинский завод, где выпуск больших городских автобусов возрос более чем в 2 раза по сравнению с январем-маем прошлого года.

В результате автомобилестроители сократили за 5 месяцев выпуск продукции в целом на 1,2%.

В то же время А. Серезенкин считает, что ситуация уже начинает исправляться. По его утверждению, за первое полугодие выпуск грузовиков оценивается в объеме 87,5 тыс. штук, при этом снижении по сравнению с соответствующим периодом 2000 года составит 3,3%, автобусов будет выпущено 24,6 тыс. штук (снижение на 5%).

"Таким образом, разрыв с прошлогодними результатами по этим видам продукции уменьшается и в целом за год мы прогнозируем выпуск грузовиков в объеме 190 тыс. (на 4,6% больше, чем в 2000 г.), а автобусов — 55 тыс. штук (рост на 1,9%)", — считает А. Серезенкин.

Спад уровня производства с начала 90-х годов повлек за собой значительное сокращение объемов перевозок на федеральном железнодорожном транспорте, в результате чего снизилась его доходность, в то время как государственная поддержка прекратилась. Однако необходимость содержания всей материально-технической базы отрасли, поддержания низкого уровня тарифов на социально значимые пассажирские перевозки сохранялась. Эти факторы и последовавший переход на масштабное перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых не могли не вызвать высоких темпов роста тарифов на грузовые железнодорожные перевозки по сравнению с темпами роста цен в целом по промышленности.

В период 1997-1999 гг. средний уровень тарифов на грузовые перевозки удалось снизить более чем на 14% при росте оптовых цен в 2,2 раза. Снижение железнодорожных тарифов способствовало росту промышленного производства в России. Погрузка грузов в 1999 году выросла на 13,5%, грузооборот — на 17,7%, пассажирооборот — на 11,5%. Эти тенденции сохранились и в 2000 году.

Вместе с тем, при увеличении платежеспособного спроса на перевозки и одновременном росте оптовых цен на промышленную продукцию, используемую на железнодорожном транспорте, старение его основных фондов нарастает. Изношенность подвижного состава железных дорог составляет в настоящее время свыше 55%. При этом за период с 1992 года ежегодные объемы капитальных вложений на железнодорожном транспорте снизились в три раза, а износ основных производственных фондов вырос с 36% до 55%.

Рост инвестиций за счет внутренних источников при действующей системе управления железнодорожным транспортом требует резкого увеличения тарифов на перевозки и сокращения издержек. Однако оба эти фактора имеют существенные объективные ограничения: платежеспособный спрос на перевозки, их качество, безопасность движения и другие.

Проводимая реформа железнодорожного транспорта позволит обеспечить возрастающие потребности в объемах и качестве перевозок, обновить материально-техническую базу отрасли, улучшить эффективность работы всех ее звеньев.

Утвержденная правительством программа реформирования железнодорожного транспорта предусматривает три этапа.

Первый этап, рассчитанный на 2001-2002 годы, включает в себя:

- ◆ реструктуризацию кредиторской задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта по платежам в бюджеты всех уровней, иным обязательным платежам и договорным обязательствам;

- ◆ разработку проектов законодательных и других нормативно правовых актов, необходимых для реализации программы структурной реформы на железнодорожном транспорте;

Министерство путей сообщения России приступило к реализации утвержденной правительством программы реформирования железных дорог. Планируется, что реформирование отрасли продлится до 2010 года, общая стоимость реализации программы составит 785 млрд. рублей. Координацию и контроль за реализацией программы будет осуществлять специальная комиссия по структурной реформе железнодорожного транспорта.



Николай АКСЕНЕНКО,
министр путей сообщения РФ

РЕФОРМА МПС РФ: ЧТО ОЖИДАТЬ К 2010 ГОДУ

- ◆ развитие конкурентного сектора в сфере железнодорожных перевозок, в том числе создание грузовых компаний-операторов, владеющих собственным подвижным составом;

- ◆ разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления;

- ◆ создание ОАО "Российские железные дороги" (РЖД).

На первом этапе в первую очередь предстоит подготовить основные законодательные акты для разделения государственных и хозяйственных функций и создания ОАО "РЖД" со 100-процентным государственным капиталом.

На втором этапе реформы в 2003-2005 годах планируется:

- ◆ провести реорганизацию ОАО "Российские железные дороги" путем выделения в дочерние акционерные общества самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте;

- ◆ осуществить поэтапное сокращение перекрестного субсидирования;

- ◆ создать условия для повышения уровня конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок и привлечения инвестиций для развития железнодорожного транспорта.

На втором этапе будут созданы дочер-

ние АО во вспомогательных сферах отрасли, в частности в строительном комплексе, на предприятиях по ремонту вагонов и локомотивов, по выпуску запасных частей.

Третий этап реформирования, который продлится в период 2006-2010 годов, предусматривает продажу пакетов акций дочерних обществ ОАО "Российские железные дороги" и других АО, созданных на железнодорожном транспорте с участием государственного капитала.

В составе РЖД останется транспортная инфраструктура железных дорог, производственная сфера и часть социальной инфраструктуры. По расчетам экспертов МПС, за РЖД сохранится весь локомотивный парк, а также половина вагонного парка. Частные и акционерные компании будут участвовать в контейнерных, рефрижераторных и транзитных перевозках, в ремонте подвижного состава.

На третьем этапе предстоит открыть дочерние компании для частного и акционерного капитала и тем самым привлечь дополнительные инвестиции в развитие отрасли. В то же время контрольные пакеты акций дочерних компаний остаются в распоряжении РЖД.

В принятой программе отмечается необходимость повышения эффективности производственного потенциала предприятий и качества менеджмента, чтобы создать привлекательность дочерних компаний

РЖД и повысить их ликвидность.

Разделение деятельности МПС на государственную сферу и акционерную возможно уже в следующем году, считает министр путей сообщения Николай Аксененко. По его словам, в 2003 году может встать вопрос о слиянии двух министерств — транспорта и путей сообщения.

В результате реформирования МПС расходы промышленности РФ на железнодорожные перевозки будут сокращаться.

Как заявил министр, при реформировании МПС тарифы на перевозки будут снижаться в отличие от реформы электроэнергетики, которая предполагает увеличение тарифов на электроэнергию в 2 раза. По его словам, снижение расходов произойдет за счет повышения производительности труда на железнодорожном транспорте. В настоящее время этот показатель в РФ составляет 54% от аналогичного показателя деятельности железных дорог США. Вместе с тем, в процессе реформирования МПС планируется, что уже через 5 лет Россия по данному показателю выйдет на уровень Соединенных Штатов.

Пока комиссия Правительства РФ приняла решение повысить тарифы на пассажирские перевозки на 30%. Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки по решению комиссии будут увеличены на 17,5%.

МПС обратилось в правительство с просьбой проиндексировать тарифы на грузовые перевозки в размере 33,6% в связи с общим ростом цен в стране, однако правительственная комиссия сочла возможным сократить предлагаемое увеличение тарифов практически вдвое. Г-н Н. Аксененко считает, что это решение приведет к "неоправданному напряжению" всех ресурсов отрасли.

По данным г-на Н. Аксененко, в период с 1997 по 2000 год доля расходов на железнодорожный транспорт в экономике России сократилась в 2 раза. За последние 4 года производительность труда на железных дорогах РФ выросла на 48%, количество крушений сократилось с 48 в 1996 году до 5 в 2000 году.

В процессе реформирования МПС планируется сократить 500 тыс. работающих в основном производстве. Н. Аксененко в связи с этим заявил, что группа, разрабатывавшая реформы, уделяла вопросам социальной защиты большое внимание. В частности, предполагается, что социальная защищенность работников железнодорожного транспорта приблизительно за пять лет возрастет, а реальная зарплата увеличится в 2-2,5 раза. Он сообщил, что будет оговаривать все вопросы с каждым регионом, особенно что касается создания рабочих мест.

В настоящее время в основном производстве на железных дорогах России занято около 1,5 млн. человек. За последние годы МПС сократило 540 тыс. работающих.

МПС рассчитывает на втором этапе реформирования (2003-2005 гг.) привлечь

около \$1 млрд. кредитных средств.

Предполагается, что кредиты будут привлекать созданное к тому времени государственное ОАО "РЖД" и его дочерние компании. Это будут долгосрочные кредиты, которые позволят реализовать конкретные проекты по развитию железных дорог России.

Вместе с тем, МПС в ближайшее время не намерено привлекать кредитные средства. На первом этапе реформирования (2001-2002 гг.) МПС будет инвестировать в развитие собственные средства.

В 2000 году объем инвестиций в отрасль превысил 80 млрд. рублей, дефицит инвестиций в минувшем году составил свыше 40 млрд. рублей. В целом дефицит инвестиций в развитие железных дорог РФ в 2001 году составит не менее 23 млрд. рублей. В текущем году МПС планирует вложить в развитие отрасли 110 млрд. рублей, в том числе 90 млрд. рублей за счет амортизационных отчислений.

Между тем, согласно расчетам, проведенным консалтинговыми компаниями, в 2001 году на обновление подвижного состава и путевого хозяйства требуется не менее 133 млрд. рублей. По прогнозам, если ситуация в отрасли не изменится и реформа МПС проведена не будет, то дефицит инвестиций в 2010 году может составить не менее 130 млрд. рублей.

По мнению министра путей сообщения, объем ежегодных инвестиций в развитие железных дорог составляет не менее 110-120 млрд. рублей.

В то же время планируется, что реализация программы реформирования железнодорожного транспорта позволит привлечь дополнительные вложения и тем самым закрыть вопрос о дефиците инвестиций.

Увеличение объема инвестиций в отрасль предполагается также за счет привлечения на транспортный комплекс России свыше 10% транзитных грузопотоков. По словам Н. Аксененко, в 2001-2005 гг. МПС предстоит провести большую работу в этой сфере. Министр отметил, что "даже привлечение на транспортный комплекс России 10% транзитных грузопотоков из Азии в Европу и обратно позволит получать свыше \$2 млрд. дохода, в том числе бюджет может получать ежегодно свыше \$300 млн. в год".

Железные дороги России в 2000 году перевезли 1,42 млрд. тонн грузов, что на 11,3% превышает результат 1999 года. Грузооборот в системе МПС возрос на 14%. Железные дороги РФ в 2000 году перевезли также свыше 1,4 млрд. пассажиров, что на 6,3% больше показателя 1999 года. Чистая прибыль МПС в прошлом году составила свыше 44 млрд. рублей, что на 18% больше финансового результата 1999 года. Железные дороги России в 2000 году перечислили в федеральный, региональные и местные бюджеты свыше 23 млрд. рублей. Также на развитие и поддержание социальной инфраструктуры железных дорог перечислено свыше 14 млрд. рублей.

МПС РОССИИ УКРЕПЛЯЕТ КОНТАКТЫ С ЯПОНСКИМИ КОМПАНИЯМИ

На пресс-конференции первый замминистра путей сообщения Александр Мишарин сообщил журналистам о том, что министерство ведет активную работу с целью увеличения объемов транзитных перевозок по российским железным дорогам.

В последнее время значительно повышен уровень безопасности на железных дорогах страны, налажен обмен информацией с морскими портами, достигнут высокий уровень информационного сопровождения контейнеров: их передвижение отслеживается в режиме реального времени. Эти и другие меры делают более привлекательной Транссибирскую магистраль для грузоперевозчиков, заинтересованных в кратчайшем и безопасном пути доставки грузов из Европы в Азию.

По словам г-на А. Мишарина, ежегодный грузопоток по Транссибу составляет 39 тыс. контейнеров, тогда как сотрудничество с германскими и японскими партнерами может увеличить этот поток вдвое. Он подчеркнул, что транзитный потенциал нашей страны используется не полностью. Для того, чтобы изменить ситуацию в лучшую сторону, необходимо отработать механизмы привлечения инвестиций в транспортный комплекс. В числе прочего требуется принять решение о сближении внутренних и внешних тарифов. В настоящее время, по словам Александра Мишарина, рассматривается вопрос о наиболее грамотном варианте сближения, который предусматривает постепенное выравнивание тарифов.

На пресс-конференции также было отмечено, что обмен положительным опытом с зарубежными партнерами позволяет говорить о богатом потенциале развития скоростного движения в России. В будущем по российским скоростным магистралям поезда смогут развивать скорость до 270 км/ч, а график движения поездов будет составлен с минимальным интервалом в 4 минуты.

Большое внимание первый замминистра уделил проекту создания Северо-Азиатского телекоммуникационного кольца с использованием российского участка сети. Планируется, что оно будет проходить в направлении от материка к Сахалину и острову Хоккайдо, далее — через Японию, Южную Корею, Северную Корею и порт Находка. Это создаст предпосылки для увеличения телекоммуникационного обеспечения транзита через Россию. Планируется, что участки сети, соединяющие материк и Сахалин, а также Сахалин и остров Хоккайдо, будут построены российской стороной. Проектное финансирование, по словам Александра Мишарина, разрабатывается японской компанией "Сумитомо". Реализация проекта займет около года.

В мае в Москве состоялась Коллегия Министерства транспорта России, посвященная вопросам формирования федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России". В преддверии заседания министр транспорта РФ Сергей Франк провел пресс-конференцию, на которой ознакомил журналистов с основными направлениями гармонизации отечественной транспортной системы.

ция ее использования, объемы перевозок транзитных грузов увеличились на 19%. Страна становится активным каналом для международной торговли, а следовательно растет и ее авторитет.

Всего на реализацию программы модернизации транспортной системы потребуется 450 млрд. рублей. Из них четверть обеспечит федеральный бюджет. Прежде всего это средства, которые направляются на дорожное строительство. Остальное должны инвестировать

ВРЕМЯ — ДЕНЬГИ

МИНТРАНС ГАРМОНИЗИРУЕТ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ РОССИИ

Министр сообщил, что программа модернизации транспортной системы впервые носит не ведомственный характер и включена в список приоритетных федеральных проектов. Она рассчитана на 10 лет и затронет все виды транспорта.

Основная цель — гармонизация темпов и направлений развития всех видов транспорта. Причем подразумевается развитие их сильные качества и снижение воздействие слабых сторон.

Программа предусматривает ряд подпрограмм, среди которых: железнодорожный транспорт, автодороги, гражданская авиация, единая система организации воздушного движения, морской транспорт, внутренний водный транспорт, внутренние водные пути, автомобильный наземный электротранспорт, безопасность дорожного движения, безопасность перевозок метрополитенами, информатизация на транспорте, международные транспортные коридоры.

По словам г-на С.Франка, в этой программе важно обеспечить единство трех элементов:

- сформулировать в концентрированном виде транспортную политику нашего государства на 10-летнюю перспективу;
- наметить стратегический мастер-план развития единой транспортной системы;
- определить приоритетные инвестиционные проекты в каждой из подпрограмм. Прежде всего это касается тех проектов, где государство сохранит прямую ответственность за их финансирование и развитие, и тех, где необходимо привлечь внимание частных инвесторов.

Вторая актуальная тема — создание евразийского транспортного союза. Это общественная организация, которая, по сути, должна закрепить за Российской Федерацией интеллектуальное лидерство в развитии теории европейского транзита, европейских транспортных коридоров и их продолжения в направлении Азии. Россия была инициатором проведения первой Евроазиатской конференции по транспорту, которая прошла в 1998 году в Санкт-Петербурге. Вторая конференция состоялась в прошлом году. Принято решение о проведении третьей Евроазиатской конференции по транспорту в 2003 году в Санкт-Петербурге.

Тема евроазиатского транзита, конечно, существует. Она перспективна как для развития в целом глобальной транспортной системы крупнейшего материка, так и для России в частности. Речь идет о самом большом населении и самой большой торговле планеты. Безусловно, развитие транзита требует модернизации соответствующих транспортных систем страны. За последние годы существенно изменилась пропор-

сами перевозчики, а также финансирующие учреждения и торговля, которая не менее заинтересована в транзите.

При этом уже к 2010 году мы должны иметь валовые поступления доходов транспортных организаций за счет оказания транзитных услуг на уровне \$15 млрд., без учета доходов от использования телекоммуникаций, нефтепроводов.

Из этих поступлений существенная часть превращается в налоги, которые являются желательным фактором.

Пока по итогам 2000 г. эта сумма валовых поступлений от транзита не дотягивает и до \$1 млрд.

Модернизация транспортной системы имеет три косвенных положительных аспекта:



Происходит оптимизация самой транспортной системы. Сегодня она рассчитана на прежние объемы грузок, недогружена и, следовательно, функционирует не оптимально. Ее настройка будет способствовать снижению тарифов, повышению качества обслуживания, привлечению передовых технологий, которые будут работать не только на транзит, но и на внутренние перевозки.

Привлекаются средства в модернизацию транспортной системы.

Создаются дополнительные рабочие места, происходит повышение квалификации имеющихся специалистов.

Вместе с тем, нельзя задаваться максимальной целью увеличения количества перевезенных транзитом тонн. Есть грузы, например, уголь, который наиболее оптимально перевозить морем.

Сейчас в мире используются перевозки дорогостоящих грузов в контейнерах и главная наша забота — контейнерный трафик. В контейнерах люди возят самый дорогой груз, который надо возить быстро и предсказуемо. Наземные коммуникации могут предложить этот сервис. Поэтому тонн не должно быть много, а много должно быть миллиардов долларов.

В этом году Швеция проявила инициативу в использовании северного аэропорта Калакс в районе города Лулео в качестве базового для транссибирских арктических грузовых авиаперевозок. Российские авиационные власти считают, что этот проект имеет право на жизнь, а географическое положение указанного аэропорта и его технические возможности позволяют претендовать на определенное место в системе этих перевозок. Это их проект и они лучше представляют его масштабы. Вместе с тем Швеция предлагает гармонизировать его с нашими планами в области развития собственных аэропортов.

Однако факт остается фактом: авиационные власти России открыли регулярные кроссполярные полеты и интерес к ним колоссальный. Это и понятно — самолет находится в воздухе меньше на 4 часа, и это выгодно и пассажирам, и авиакомпании, которая значительно экономит в топливе. Без всякого сомнения, проект будет востребован. Для нас это получение дополнительных средств на модернизацию системы управления движением воздушных судов и не только для этого проекта, но и вообще для России. Кроме того, в удаленных районах внутренние перевозки не столь активны и дополнительная работа поможет поднять здесь общий уровень жизни.

Югославия также входит в систему европейских интермодальных транспортных коридоров, проходящих по территории балканских стран, и здесь необходимо отдельно выделить тему Дуная. Российская Федерация не просто декларирует, что мы искренне заинтересованы в скорейшем восстановлении экономики этой страны, но и делаем практические шаги в этом направлении. В частности, председатель Правительства РФ Михаил Касьянов принял решение о добровольном взносе России в Международный фонд по восстановлению разрушенных мостов и возрождению судоходства на Дунае. Однако мы понимаем, что этот добровольный вклад "распаковывает" весь международный фонд, который составляет около 20 млн. евро. Эти деньги уже в 2001 году должны направляться на расчистку

ревозить лихтеры большой грузоподъемности, спроектированный с учетом особенностей судоходства по Дунаю. Лихтеры могут подниматься буксирами до самых верховий реки, включая Австрию и Германию, загружаться там, а потом спускаться, грузиться на это судно и перевозиться в Азовское и Черное моря.

Над проектом уже работают российские компании, в т.ч. Северо-Западное речное пароходство, и судостроители. Базой для этой инициативы стало известное международное предприятие "Интерлихтер", которое было создано еще в условиях СЭВ.

В теме транспортных коридоров центральным звеном является Транссиб. Двумя основными элементами этого коридора можно назвать контейнерные терминалы в портах Санкт-Петербург и Восточ-



фарватеров в районе города Новисад, что позволит вернуть Дунаю уникальные возможности главной водной артерии Европы.

На недавней встрече с министром транспорта Югославии обсуждался как этот вопрос, так и возможности перевозок по Дунаю через Черное и Азовское моря, Волго-Донской канал во внутреннюю часть Российской Федерации с выходом на Транссиб и на коридор Север-Юг, включая проход до Астрахани.

Сегодня пока нельзя решить этот вопрос кардинально, так как статус Каспийского моря является предметом дополнительных консультаций стран, имеющих границу на Каспии. Для России Дунай — важный и интересный коридор, и Минтранс совместно с речными судоходными компаниями и судостроителями ведет проработку проекта по созданию лихтеровозной системы. Суть сводится к тому, что строится лихтеровоз, способный пе-

ный. По итогам 2000 года порт Санкт-Петербург увеличил перевалку контейнерных грузов в два раза. Портовики во взаимодействии с министерством направили на модернизацию контейнерных технологий в порту около \$25 млн.

Неплохо идут дела и в Восточном порту, где сегодня работает квалифицированная команда менеджеров. Этот порт по-прежнему рассматривается как один из кандидатов для оказания услуг в сфере транзитного транспорта.

Наряду с большими возможностями Транссиба наиболее узкое место — система морских перевозок в бассейне Японского моря. Здесь необходимо улучшить качество морского сервиса при перевозках из Японии, Кореи и Китая. Специальную программу по этой проблеме разрабатывает Дальневосточное морское пароходство.

На Балтике ситуация значительно лучше, поскольку концентрация услуг тако-

ва, что любой перевозчик ежедневно готов отвезти контейнеры в любую точку региона. В Санкт-Петербурге волнует ситуация с системой паромных перевозок. Ее надо существенно развить. Минтранс ведет переговоры с немецкими и литовскими транспортными властями об активизации системы контейнерных перевозок по маршруту **Мукран — Калининград — Усть-Луга — Хельсинки — Таллин**. Здесь объективно происходит рост паромных перевозок. К этому мы активно подключаем «Совкомфлот», как ведущую отечественную морскую компанию. Она уже занимается паромными перевозками через порт Выборг, а теперь будем активизировать и направление на Санкт-Петербург.

Большой объем работ необходимо провести и на железной дороге. Железнодорожники уже разработали программу модернизации и намерены выполнять ее точно в срок.

В последнее время тональность диалогов с прибалтийскими странами существенно изменилась в сторону потепления. Это говорит о том, что мы преуспели в сфере грузопереработки. По итогам прошлого года Минтрансу удалось переключить в свои порты 4% грузов, традиционно идущих на Прибалтику. Однако Россия не ставит задачу «перетянуть» весь грузопоток на свою сторону. Это экономически не оправдано. Нужно поощрять конкуренцию, а в дозированном виде и международную конкуренцию. Здесь необходим уверенный контроль и баланс, который соответствует национальным интересам России. По оценкам специалистов Минтранса, российские порты способны переработать около 2/3 балтийского грузопотока и нужно стремиться к этой цифре. В сухих грузах этот показатель почти достигнут, но в наливных и нефтепродуктах пока не удается. С вводом в этом году нефтетерминала в Приморске мы прибавим в сырой нефти, но остается открыт вопрос с нефтепродуктами. Для его решения разрабатывается вариант использования в этих целях мощностей порта Приморск.

Кроме того, мы будем активно консультироваться с Сургутнефтегазом по проекту строительства нефтетерминала в бухте Батарейная. Также обсуждается вариант использования бухты Усть-Луга, хотя этот порт и задумывался как сухогрузный.

Сам порт Санкт-Петербург также может прибавить в переработке нефтепродуктов, но эти комплексы будут выводиться подальше от города. Сделать более безопасную транспортировку наливных грузов поможет открытие в текущем году нового фарватера для речных судов, который должен увести часть грузопотока из основного морского канала.

Один из важных приоритетов транспортной политики на Балтике — развитие пассажирских возможностей Санкт-Петербурга. В город сегодня с моря прибывают лишь 200 тыс. туристов. Ведется работа по наращиванию пассажирских перевозок в этом регионе. Проведена презентация проекта модернизации морского вокзала, создания новых возможностей, чтобы круизные суда заходили в самые красивые места в городе. Это является и частью подготовки к программе празднования 300-летия города.

Для России также имеет колоссальное значение все, что связано с Калининградом. Европейский Союз расширяется и вполне возможно, что Калининград превратится в эксклав России в Европе с вытекающими проблемами транзитных перевозок.

Ключевую роль играет развитие системы авиационных перевозок, поскольку в них меньше визовых проблем. С литовскими коллегами мы обсуждаем различные варианты выдачи виз при международных автомобильных перевозках — т.н. «режим закрытой двери». Он, кста-

нерных перевозок не в паромном сообщении, а контейнеровозами. Этим уже занимаются несколько отечественных судовладельческих компаний. Основу грузопотока составляет индийский экспорт, который идет как в Россию, так и в Европу. В этом экспорте доминируют относительно дорогие грузы, например, чай, специи и др. Сейчас Минтранс проводит интенсивные консультации об организации агентского обслуживания и маркетинга возможностей этого коридора, собственно, в Индии. Расчеты показывают, что основным центром зарождения грузопотока является не столько Мумбай, сколько Калькутта. Поэтому нужно отработать систему морских перевозок из индийских портов до Бендер-Аббас уже с учетом этого фактора. Ожидается, что уже в эту навигацию по коридору Юг-Север активно начнутся контейнерные перевозки. Здесь будет применяться система перевозок контейнеров, используемая на Транссибе. Т.е. упрощенная и более мобильная технология таможенного оформления транзитных контейнеров, что должно стать стимулирующим фактором



ти, действует на железнодорожном транспорте.

Кроме того, с литовцами обсуждаются возможности гармонизации работы портов Клайпеда и Калининград. Он получил условное название **Проект 2К**. Неплохо было бы иметь на Балтике проекты, которые олицетворяют не только конкуренцию, но и сотрудничество. Например, каждый порт должен специализироваться для определенного сегмента грузовой базы, а что-то можно сделать и совмещенное, в частности, системы безопасности мореплавания. В результате оба порта станут более привлекательными.

Астрахань имеет ключевое значение в транспортном коридоре Север-Юг. Уже ведется модернизация железнодорожных и автомобильных подходов в порту. Сегодня рост объемов перевозки грузов налицо, таможенные платежи выросли на порядки. Ожидается, что по этому коридору ежегодные перевозки транзитных грузов составят около 15 млн. тонн, но этого можно достигнуть через 5-6 лет, ежегодно удваивая объемы.

Однако ключевым вопросом на этом направлении является развитие контей-

для пользователей коридора. Время — деньги, и чем быстрее проходит груз, тем более привлекательным будет маршрут.

Кроме того, рассматриваются все аспекты по развитию железнодорожных подходов к главному российскому порту на Каспии — Оля. Сегодня их нет и вопрос строительства может решаться либо в рамках МПС — т.е. государственный вариант, либо это будет инициатива частных инвесторов.

Тема гармонизации транспортной системы России и ее транзитных возможностей, очевидно, не исчерпана пресс-конференцией и коллегией. Она всеобъемлюща и охватывает как внутренние процессы транспортной отрасли, так и экономические и политические интересы всех стран континента. Уже сейчас просматривается тенденция активной интеграции России в общеевропейские транспортные процессы, где ей отведено место среди лидеров. Первые шаги сделаны, результаты обнадеживают.

Андрей КИРЕЕВ,
наш спец. корр.

ПРЕЗИДЕНТУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В. В. ПУТИНУ

Уважаемый Владимир Владимирович!

В соответствии с Вашим поручением докладываю о результатах рассмотрения предложений Ассоциации экспедиторов Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта.

Значительная часть этих предложений соответствует положениям проекта программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, который был разработан в соответствии с решением Правительства Российской Федерации (Протокол заседания № 37 от 9 ноября 2000 г.) и одобрен Правительством Российской Федерации (Протокол заседания № 14 от 12 апреля 2001 г.). Следует отметить совпадение позиций по вопросам разделения функций государственного управления и регулирования хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта, развития конкурентного сектора железнодорожных перевозок, совершенствования механизма тарифного регулирования, передачи жилищного фонда учреждений и объектов социальной сферы из системы МПС России в ведение регионов с соответствующей передачей финансирования, установления внешнего контроля над ходом структурной реформы.

Ассоциацией экспедиторов Российской Федерации вполне обоснованно поставлены задачи обеспечения прозрачности финансовых потоков и проведения более объективной оценки уровня доходности и убыточности отдельных видов деятельности.

Предложенный ассоциацией перевод всех счетов железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта в федеральные и региональные казначейства противоречит установленному порядку. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации "О федеральном казначействе Российской Федерации", ст. 164, 142, 148, 151 Бюджетного кодекса Российской Федерации открытие всех счетов железных дорог и контроль потоков денежных средств на этих счетах не входят в задачи и функции федерального казначейства, которое занимается только вопросами федерального бюджета.

Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации возражает против следующих предложений Ассоциации экспедиторов Российской Федерации по структурной реформе железнодорожного транспорта:

1. На первом этапе реформы создать самостоятельные государственные предприятия по обслуживанию инфраструктуры железнодорожного транспорта в целях обеспечения гарантированного недискриминационного доступа к ней независимых грузовых, пассажирских компаний и пользователей подвижного состава.
2. До создания условий реальной конкуренции на рынке железнодорожных перевозок устанавливать среднюю величину вагонной составляющей в тарифе с отклонением не более чем на +20%.
3. На базе существующих железных дорог создать семь железнодорожных округов с образованием государственных предприятий с участием регионов.

Министр Минэкономразвития России
Герман ГРЕФ.



МПС РФ В НАСТОЯЩЕМ ВИДЕ ПРОСУЩЕСТВУЕТ КАК МИНИМУМ ГОД

МПС РФ в нынешнем виде будет существовать как минимум год, считает заместитель министра экономического развития и торговли РФ Андрей Шаронов.

На брифинге в Москве он отметил, что субсидирование пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте будет сохранено достаточно долгое время. По его словам, пассажирский транспорт, как правило, убыточен и дотируется во всех странах государством. "Это нормальная мировая практика", — отметил г-н А. Шаронов.

В то же время замминистра подчеркнул, что в высшем классе услуг пассажирских перевозок, как в настоящее время, будут действовать рыночные механизмы цен.

Г-н А. Шаронов отметил, что грузовые перевозки будут еще долгое время интегрироваться с инфраструктурой. При этом доля вагонного парка МПС постепенно будет сокращаться, а конкурентных перевозчиков расти. Замминистра сказал, что локомотивный парк на определенном этапе реформирования Министерства путей сообщения перестанет быть монополией.

А. Шаронов также сообщил, что внесенный в правительство вариант реформирования железнодорожного транспорта России предусматривает создание единого акционерного общества на базе МПС.

Так, А. Шаронов отметил, что против создания единого АО выступает ряд ведомств, в том числе МАП РФ, предлагающий создать несколько АО на основе существующего министерства.

Как отметил А. Шаронов, с точки зрения Минэкономразвития, на первом этапе реформирования МПС, который продлится от 12 до 18 месяцев, вариант создания единого АО представляется менее рискованным, чем другие.

В частности, замглавы Минэкономразвития отметил, что столь длительное создание акционерного общества обусловлено принятием огромного количества документов. Кроме того, во всех железных дорогах, которые должны войти в это АО, должны быть проведены ревизии, аудит и выверка кредиторской задолженности, которая составляет, по оценкам, 100 млрд. рублей.

МОРСКОЙ ПОРТ ПЕТЕРБУРГ К ОСЕНИ ЗАВЕРШИТ ПЕРЕГОВОРЫ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ РЕФРИЖЕРАТОРНОГО ТЕРМИНАЛА

Руководство АО «Морской порт Санкт-Петербург» планирует к осени завершить переговоры с инвестором о схеме финансирования проекта строительства рефрижераторного терминала стоимостью \$12-15 млн., сообщил журналистам председатель совета директоров компании Анатолий Биличенко.

Он отказался назвать компанию, с которой ведутся переговоры, однако отметил, что руководство предприятия рассчитывает на финансирование проекта инвестором в объеме не менее 80% его общей стоимости. До 20% необходимых средств, сказал он, готово вложить АО «Морской порт Санкт-Петербург».

Мощность терминала составит порядка 1,5 млн. тонн грузов в год. Планируется, отметил председатель совета, что первая очередь нового рефрижераторного терминала будет введена в строй к концу 2002 года.

В настоящее время АО ведет подготовку и проектирование к строительству терминала.

Г-н А. Биличенко также сообщил, что в 2000 году объем капитальных вложений группы стивидорных компаний АО «Морской порт Санкт-Петербург» в развитие предприятия составил \$29,1 млн.

В рамках инвестиционной программы реализуются, в частности, проекты модернизации контейнерного терминала (ЗАО «Первый контейнерный терминал»), строительства перегрузочного комплекса минеральных удобрений и калийной соли (ЗАО «Балтийский балкерный терминал»), обновления материальной базы портового флота (ЗАО «Портовый флот»).

В настоящее время на базе имущественного комплекса АО создано 7 стивидорных компаний, доля морского порта Санкт-Петербург в уставном капитале которых составляет 19%. Предприятие фактически является управляющей компанией, работы по перевалке грузов собственным морским портом Санкт-Петербург прекращены.

Уставный капитал АО «Морской порт Санкт-Петербург» составляет 313 тыс. рублей и разделен на 222 230 обыкновенных и 90 770 привилегированных акций номиналом 1 рубль. Крупнейшими акционерами АО являются компания Nasdor Incorporated — 48,9%, КУГИ Санкт-Петербурга — 28,79%, Минимущество РФ — 20%.

ПОСЛЕ МАРТА 2002 г. НАД ЕВРОПОЙ СМОГУТ ЛЕТАТЬ ТОЛЬКО 5 ТИПОВ РОССИЙСКИХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ

После марта 2002 г. над Европой смогут летать, скорее всего, только 5 типов российских пассажирских самолетов, заявил начальник управления авиационно-космической промышленности Минпромнауки РФ Владимир Митькин.

«С 1 апреля 2002 г. согласно главе 3 Чикагской конвенции должны начать действовать ограничения для авиалайнеров по уровню шума и эмиссии, а требованиям этой главы из российских самолетов отвечают семейство Ил-96, семейство Ту-204, Як-42, Ту-154М и Ил-62», — сообщил начальник управления.

Г-н В. Митькин пояснил при этом, что речь идет только о тех машинах, которые построены после 1990 года, поскольку на них, как правило, устанавливалась звукопоглощающая конструкция. «Но парк таких авиалайнеров ограничен, а стоимость доработки в зависимости от видов самолета колеблется от \$100 тыс. до \$2,5 млн. (если нужна замена двигателя), поэтому чаще всего нерентабельно ставить на старые самолеты новые конструкции», — считает он.

Как сообщил начальник управления, «обязательность установки на борту аппаратуры предупреждения столкновения в воздухе TCAS, введенная с 1 апреля 2001 г., гораздо меньше ударяет по капиталу авиакомпаний, поскольку переоборудование каждого самолета обходится примерно в \$40 тыс.»

Вместе с тем г-н В. Митькин подчеркнул, что окончательное решение о введении новых требований с 1 апреля 2002 г. до сих пор еще не утверждено и его предполагается принять на ассамблее Международной организации гражданской авиации ICAO в сентябре текущего года.

По словам начальника управления, «неизвестно, чем закончится это обсуждение, поскольку ограничение эксплуатации реак-

тивных самолетов вводится в соответствии с постановлением ЕС от 29 апреля 1999 г. дополнительно к рекомендации ICAO и должно распространяться только на территорию стран ЕС». «Причем, в основном этого требуют под давлением экологического движения «зеленых» европейцы, а американцы за то, чтобы ограничения вводились более плавно, поскольку не только российские старые самолеты требуют переоборудования, а это стоит огромных затрат», — подчеркнул В. Митькин.

Между тем, если новые ограничения будут утверждены, то с апреля 2006 года предполагается введение еще более жестких международных стандартов по шуму и экологии, которым в настоящее время, по словам начальника управления, не соответствует ни один самолет в мире.

«У нас в России, к сожалению, пока только один турбореактивный двигатель ПС-90А для самолетов гражданской авиации полностью соответствует нормам по экологии и шуму, которые предполагается ввести с апреля будущего года, а для подготовки к ограничениям 2006 года нужно уже создание двигателей пятого поколения», — пояснил В. Митькин.

«Даже новый двигатель Аи-22 для самолетов Ту-324 разработки украинского КБ «Прогресс», которому еще предстоит большие стендовые испытания и доработка, по техническим данным соответствует лишь современному уровню, без перспективы», — подчеркнул он.

По мнению В. Митькина, «проблема в том, что моторостроительным и двигателестроительным фирмам не по средствам разработка нового двигателя и многие из них переориентировались на изготовление агрегатов для газоперекачивания».

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ В ЦЕЛОМ ПОДДЕРЖИВАЕТ НАМЕРЕНИЯ «СИБАЛА» СОЗДАТЬ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ

Правительство РФ поддерживает в целом намерения группы «Сибирский алюминий» создать холдинг в автомобильной промышленности на базе Горьковского автомобильного завода, «УралАЗа», а также ряда других предприятий, прежде всего производящих силовые установки, и в частности Ярославского моторного завода.

Об этом сообщил заместитель главы Минпромнауки Сергей Митин журналистам. «Это очень положительная мировая тенденция концентрации капитала в отрасли», — подчеркнул замминистра.

Он отметил, что создание такого холдинга повысит конкурентоспособность российских автомобилей, позволит автозаводам РФ более уверенно себя чувствовать на рынке вместе с такими крупнейшими производителями, как General Motors, Ford, Toyota, Fiat. На заводы приходит новый менеджмент, который готов содействовать стратегическим

инвестициям, добавил С. Митин.

Замминистра не считает, что создание такого холдинга повлечет существенное изменение цен на продукцию предприятий автомобильной промышленности. Главной задачей создания такого холдинга и условием одобрения его работы со стороны правительства является прежде всего его ожидаемая научно-техническая политика по развитию отечественной автомобильной промышленности, отметил он.

С. Митин также сообщил, что руководство Белоруссии положительно относится к возможности участия в холдинге Минского автомобильного завода. «Пока сделать это довольно сложно с учетом того, что Россия более адаптирована к рыночной экономике, чем Белоруссия», — сказал замминистра. Вместе с тем он отметил, что в этой сфере будет проводиться единая техническая политика.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РФ В ЯНВАРЕ-АПРЕЛЕ УВЕЛИЧИЛА ПРОИЗВОДСТВО НА 0,4%

Рост производства продукции автомобильной промышленности России составил в январе-апреле 2001 г. 0,4% от уровня того же периода 2000 года. Эту информацию распространил Госкомстат РФ.

По сравнению с январем-апрелем 2000 г. производство грузовых автомобилей снизилось в России на 8,0% (с дизельными двигателями — на 8,7%), в то время как легковых увеличилось на 3,9%. Автобусов произведено меньше прошлого года на 6,3% (в том числе с дизельными двигателями — на 20,8% больше), троллейбусов — на 5,3% меньше.

На 2,1% возросло производство автомобилей-фургонов и специализированных автоцистерн, на 3,3% — тракторных прицепов и полуприцепов, на



34,6% — прицепов и полуприцепов к грузовикам. Мотоциклов по сравнению с первым кварталом 2000 г. произведено на 23,7% меньше, велосипедов (кроме детских) — на 3,4% меньше. Производство детских велосипедов выросло на 14,5%.

За апрель 2001 г. Россия произвела 15,8 тыс. грузовых автомобилей, что на 2,0% меньше, чем в апреле 2000 г. (автомобилей с дизельными двигателями произведено 2,8 тыс., или на 17,8% меньше). Легковых автомашин выпущено 87,2 тыс., или на 6,8% больше, чем в апреле 2000 г., автобусов — 4,2 тыс., или на 6,3% меньше (с дизельными двигателями — 127, или на 3,8% меньше), троллейбусов — 34 (на 5,6% меньше).



ВЫРОС ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ

Морские порты России за январь-апрель 2001 года переработали 27,2 млн. тонн сухих грузов, что на 6,6% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Такие данные предоставили в Службе морского флота России (Росморфлот) Минтранс РФ.

Руководитель департамента морских портов Росморфлота Чингиз Измаилов отметил стабильную деятельность стивидорских компаний Северо-Западного региона. В частности, АО “Мурманский морской торговый порт” за январь-апрель переработало около 3 млн. тонн сухих грузов, что на 9,1% больше результата аналогичного периода 2000 года.

АО “Морской торговый порт Санкт-Петербург” переработало за 4 месяца текущего года 5,3 млн. тонн сухих грузов, рост составил 14,4%. Объемы переработки в АО “Калининградский морской торговый порт” составили около 1 млн. тонн (рост 36,4%).

Одновременно наблюдается снижение грузооборота российских морских портов в Черноморском бассейне, и в частности в

АО “Новороссийский морской торговый порт” (3,8 млн. тонн, снижение составило 11,8%), АО “Владивостокский морской торговый порт” (1,34 млн. тонн, снижение 11,7%), АО “Архангельский морской торговый порт” (307 тыс. тонн, снижение 12,7%).

В то же время на Дальнем Востоке увеличивает грузооборот АО “Морской торговый порт Находка” (3,6 млн. тонн, рост 58,5%).

В департаменте морских портов уточнили, что по итогам января-апреля Росморфлот располагает данными по 32 основным морским портам России.

Между тем, по словам Ч. Измаилова, отгрузкой и приемом грузов занимаются много предприятий, имеющих на морских побережьях собственные причальные стенки. В Росморфлоте предполагают, что объемы неучитываемой переработки грузов в январе-апреле могли составить до 26 млн. тонн. Примерно такие же объемы в январе-апреле 2001 года, по предварительным данным, составила перевалка на экспорт наливных грузов, главным образом — нефти.

ТРАНСПОРТИРОВКА НЕФТИ КТК НЕ УВЕЛИЧИТ ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ ЧЕРЕЗ ТУРЕЦКИЕ ПРОЛИВЫ

Перевозки нефти “Каспийского трубопроводного консорциума” (КТК) не повлекут за собой значительного увеличения движения танкеров через проливы, заявили в московском представительстве компании Chevron.

По мнению компании, транзит через морские проливы Турции представляет собой “не большой риск, чем на аналогичных морских путях, где существуют ограничения и где суда Chevron уже ведут торговлю”.

Ранее министр Турции по морским делам Рамазан Мирзаоглу, комментируя завершение строительства трубопровода КТК, заявил, что Турция намерена ужесточить требования к нефтеналивным танкерам, проходящим через проливы Босфор и Дарданеллы. По его словам, судам, которые не отвечают мировым стандартам, проход через проливы будет запрещен. Пропускная способность проливов достигла предела, и транспортировка казахстанской нефти на мировые рынки морским путем может вызвать заторы судов в Черном и Мраморном морях, считает г-н Р. Мирзаоглу.

В Chevron подчеркнули, что обязуются осуществлять тесное сотрудничество с властями Турции, цель которого — “не только снять высказанные озабоченности, но и совершенствовать общую безопасность судоходства в проливах, охватывающую все типы судов”.

В компании сообщили, что на начальной стадии КТК в среднем будет заполнять в Новороссийске один танкер каждые два дня. При этом, даже на пике прокачки нефти в течение первой фазы, консорциум будет в среднем отправлять через турецкие проливы немногим более одного танкера в день.

Вместе с тем там указали, что за отправку судов с терминала КТК отвечают конкретные грузоотправители, среди которых компания “Тенгизшевройл” (ТШО) является крупнейшим индивидуальным грузоотправителем и его транспортная политика одобрена акционерами ТШО.

На первом этапе мощность нефтепровода с месторождения Тенгиз (разрабатывается ТШО) в Казахстане до порта Новороссийск составит 28,2 млн. тонн нефти в год. Постепенно она возрастет до 67 млн.



На рынке транспортно-экспедиторских услуг АО "Совмортранс" работает 12 лет. В бывшем Советском Союзе компания стала одной из первых, кто нарушил монополизм в данном бизнесе. Именно с легкой руки "Совмортранса" зародилась конкуренция среди отечественных экспедиторов и агентских компаний. Развивающиеся рыночные отношения только обострили эти процессы, дав дорогу многочисленным фирмам, некоторые из которых, как и сам "Совмортранс", стали самостоятельными и конкурентоспособными организациями.

Об истории создания АО "Совмортранс", его сегодняшнем дне и перспективах развития рассказывает первый заместитель генерального директора компании **Валерий Маловатский**.

МЫ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Валерий Маловатский, первый заместитель генерального директора АО "Совмортранс"

Окончил Московский государственный институт международных отношений МИД СССР. С 1972 по 1989 г. работал в ВО "Союзвнештранс" Минвнешторга СССР: молодым дипломированным специалистом — в конторе СВТ в Мурманске, затем в центральном аппарате СВТ в Москве, представителем "Союзвнештранса" при Торгпредстве СССР в Индии и генеральным директором АО "Индсотра" в Нью-Дели.

В АО "Совмортранс" — практически со дня основания компании: с октября 1989 года — директор фирмы "Экспедитор", с декабря 1993 года — заместитель генерального директора.

Один из немногих в России имеет диплом профессионального соответствия фрахтового экспедитора требованиям стандарта, установленного Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (FIATA).

В 2001 году награжден Почетной грамотой Минтранса РФ за заслуги в развитии транспортного комплекса России, многолетнюю добросовестную работу и в связи с 10-летием со дня создания РАМЭ (сегодня Ассоциация экспедиторов России — АЭР).

Как это было

В советское время существовало три компании, занимавшихся экспедированием: в системе "Внешторга" — "Союзвнештранс" и "Союзтранзит", при ГКЭС — "Техвнештранс". Естественно, это были монополисты, причем с четким разграничением функций: "Союзвнештранс" занимался внешнеторговыми грузами, "Союзтранзит" — транзитными, "Техвнештранс" — грузами, связанными с экономическим сотрудничеством, проектами и строительством за границей.

Разумеется, когда на отечественном рынке только эти компании, волей-неволей обращаешься именно к ним — выбора нет. Чтобы он появился, нужна была реконструкция всей системы экспедиторской работы в

стране и, в первую очередь, появление конкуренции.

В 1989 году, когда и образовался "Совмортранс", такое стало возможным — в стране уже зарождалась перестройка, время требовало перемен, рыночных отношений в экономике, внутренней конкурентной среды, а следовательно — появления и в транспортно-экспедиторском деле новых как крупных, так и мелких предприятий.

Первыми с идеей создания новой, в чем-то альтернативной существующим трем экспедиторам-монополистам компании выступил Морфлот СССР. В его системе давно была нужна организация, объединяющая интересы грузовладельцев, перевозчиков и морских торговых портов, а также "Совфрахта" и его агентских компа-

ний за рубежом.

Надо сказать, что уже в то время достаточно количество людей стояло одной ногой в плановой экономике, а другой — в рыночной. Задолго до коренных перестроек, как теперь говорят, по-новому работали и во внешнеторговых организациях, и в компаниях Минморфлота. Знакомые с рынком не понаслышке, советские моряки давно зарабатывали валюту для страны — и в немалых размерах.

В мае 1989 года "Совмортранс" был зарегистрирован и уже во втором полугодии приступил к работе, и это были первые ростки конкуренции и рыночных отношений в экспедировании — "Совмортранс" был первым, кто стал расшатывать устои монополизма в этом бизнесе.

Соединить интересы перевозчиков, портов и грузовладельцев — наша задача

Учредителями акционерного общества в настоящее время являются восемь морских портов бывшего Советского Союза, АО "Агрохимэкспорт", ОАО "Совфрахт", ЗАО "Мортранссервис", четыре иностранные агентские фирмы и группа управляющих. Состав учредителей, без сомнения, подчеркивает основную задачу деятельности АО "Совмортранс" — соединить интересы перевозчиков, портов и грузовладельцев, что, в общем-то, и является задачей экспедитора и выступает критерием его нужности и полезности на рынке транспортных услуг.

Становлению компании способ-



ствовали контракты на перевозки личных вещей морским транспортом и агентские соглашения с судоходными компаниями "Си-Лэнд" и "ЗИМ". Мы работали спокойно и деловито и на сегодняшний день являемся одной из крупнейших российских транспортно-экспедиторских организаций с разветвленной сетью филиалов и представительств в различных портах и городах бывшего Советского Союза. По существу мы являемся международной компанией, которая обеспечивает перевозки внешнеторговых грузов стран бывшего Советского Союза вне зависимости от расположения и принадлежности порта — любым видом транспорта по схеме "от двери до двери".

С самого начала наша деятельность предполагала два вида услуг: экспедирование грузов и агентирование судов в морских портах. Конечно же, было много соблазнов заняться внешней торговлей или, например, туризмом. Все это давало бы "быстрые" деньги, но наверняка не прибавило бы авторитета компании. Ведь к экспедитору у клиента всегда повышенные требования. Экспедитор — это доверенное лицо грузовладельца, у него в руках находятся серьезные финансовые документы: копии контрак-

тов, счета, коносаменты, накладные и т.д. Думаю, мы приняли правильное решение, посчитав, что не должны заниматься торговлей. Этого правила придерживаемся до сих пор — занимаемся только экспедированием и агентированием.

Кстати, в агентировании судов в морских портах мы тоже были первыми, кто нарушил монополию, став первым в нашей стране агентом крупнейшей американской компании **Sea Land**. Мы проработали вместе более 6 лет, конечно же, мно-

гому у них научились, они же с нашей помощью вышли на российский рынок и заняли здесь очень прочные позиции. Являясь генеральным агентом этой компании, "Совмортранс" обеспечил обработку около 150 тыс. контейнеров с импортными и экспортными грузами, а также агентирование в портах более 1000 судозаходов.

Сегодня мы являемся агентами индийской компании **Shipping Corporation of India**, английской **Andrew Wear** и с 1997 года компании французских судовладельцев **СМА-CGM** — одного из крупнейших операторов контейнерных перевозок в мире.

Имея возможность использования 20-футовых и 40-футовых контейнеров, принадлежащих иностранным судовладельцам, "Совмортранс" подает грузоотправителю порожние контейнеры по железной дороге или автотранспортом для их затарки экспортным грузом. В тех случаях, когда подача порожнего контейнера обходится значительно дороже перегрузки груза в порту, "Совмортранс", имея собственный склад на территории Одесского порта и грузовой терминал в районе морского торгового порта в Санкт-Петербурге, обеспечивает выгрузку грузов из вагонов или контейнеров железных дорог на терминал и

их последующую загрузку в иностранные контейнеры. Грузовой терминал "Совмортранс" рассчитан на одновременное хранение около 500 большегрузных контейнеров, в том числе 160 рефрижераторных. На его территории находятся два крытых отапливаемых склада общей площадью 1300 кв. м, предназначенных для хранения как обычных, так и таможенных грузов.

Достаточно сказать, что "Совмортранс" входит в тройку крупнейших компаний, перерабатывающих контейнеры в порту Санкт-Петербург.

Экспедирование требует знаний, опыта и уверенных позиций в бизнесе

Конечно, когда мы еще только образовывались, работать в экспедиторском бизнесе было значительно легче. Сегодняшние клиенты намного принципиальнее и требовательнее, многие из них прекрасно образованы — и профессионально, и юридически. И все же им удобно и выгодно работать с экспедитором: можно полностью сконцентрироваться на своей прямой деятельности — осуществлять торговлю, производство, а не отвлекаться на транспортные вопросы.

У себя в "Совмортрансе" мы стараемся предложить клиенту сквозной сервис: выстраиваем всю цепочку транспортировки, заказываем необходимые услуги у субподрядчиков, отслеживаем груз, оформляем документацию, то есть делаем ту работу, которую самостоятельно выполнить грузоотправителю затруднительно.

В какой-то мере экспедитор влияет и на работу транспортников. Он способен определенным образом переключать грузовые потоки, ведь клиенту не очень принципиально, каким путем пойдет его груз — главное, чтобы в оговоренные сроки и за приемлемую сумму он был доставлен в сохранности из точки "А" в точку "Б". Понятно, экспедитор тесно связан с транспортными организациями, перевозчиками, мы всегда сотрудничаем друг с другом на договорной основе, тем самым снимая с грузовладельца необходимость заключать прямые договоры с транспортниками.

Одной из проблем, с которыми сталкиваются экспедиторы, являются вопросы налогообложения. Бывают ситуации, когда экспедитор буквально загнан различными инструкциями в угол. Например, для того, чтобы по-

лучить льготу по НДС, а она предоставляется при экспортных и транзитных перевозках, требуется ряд документов, в том числе грузовая таможенная декларация, которую необходимо предъявить в налоговый орган. Если экспедитор оказывает услугу при экспортных перевозках, то эта услуга, тоже экспортлируемая, не должна облагаться НДС. Однако, чтобы это подтвердить, нужно дать декларацию. А она не является документом экспедитора, этот документ принадлежит грузовладельцу, который освобождается от НДС по цене товара. По сравнению с величиной ставки на экспедиторские услуги сумма не соизмеримая. А инструкция заставляет экспедитора этот документ "добывать". Конечно, это создает огромные проблемы.

Над решением этого вопроса мы работаем вместе с АЭР. Ассоциация уже проделала огромную работу, являясь членом консультативного комитета ГТК РФ. Появилась информация, что таможня собирает эти вопросы для экспедитора упростить.

В настоящее время идет подготовка закона о транспортно-экспедиторской деятельности, ведется много разговоров о внедрении лицензирования экспедиторской деятельности. На данном этапе еще не все отработано, рыночной экономике всего 10 лет. К сожалению, еще встречаются недобросовестные экспедиторы, поэтому сегодня, с учетом наших российских условий, этот закон нужен. Хотя в других странах, где рыночные отношения действуют десятки лет, такого понятия, как лицензирование, просто не существует.

Что касается профессионализма, то российские экспедиторы сегодня, пожалуй, одни из лучших. Например, в нашей компании большинство сотрудников — опытные, хорошо знающие и любящие свое дело профи. Всего, учитывая подразделения на периферии, 400 человек. Это специалисты с опытом работы во "Внешторге", "Союзвнештрансе", "Союзтранзите", "Техвнештрансе", "Минморфлоте", профессионалы с железной дороги и таможни.

Однако учиться, как известно, никому и никогда не поздно. Отрадно, что в АЭР работает Центр подготовки международных экспедиторов. Кстати, с руководителем этого центра Татьяной Поляновой мы учились вместе на одном курсе в МГИМО.

Меня привлекали несколько раз поучаствовать в семинарах, организу-

емых центром, в качестве руководителя практики и оппонента дипломных работ студентов. Мы понимаем, что это дело необходимое, и нам нужно растить кадры, воспитывать себе достойную смену.

В целом же экспедирование — такая область, которая требует сегодня и знаний, и опыта, и финансов, и уверенных позиций в бизнесе. Бывают ситуации, когда перевозчик требует предоплату, а клиент просит отсрочку. Поэтому слабая в финансовом плане экспедиторская компания не сможет эффективно работать на больших объемах. А к этому в конечном итоге сегодня стремится каждая экспедиторская фирма.

Опыт гарантирует качество

Двенадцатилетний опыт нашей работы на рынке транспортных услуг показал, что в интермодальных перевозках владелец груза отдает предпочтение тому экспедитору, который предлагает качественные услуги по конкурентным ставкам и несет ответственность за груз на всех этапах его перевозки и транспортно-экспедиторского обслуживания, а также имеет разветвленную сеть отделений и дочерних предприятий.

Этим летом, например, исполнилось 10 лет нашему Дальневосточному филиалу. К каждому юбилею мы стараемся внедрить что-то новенькое — это добрая традиция "Совмортранса". Я очень рад, что по Дальнему Востоку сейчас в стадии завершения переговоры с иностранным судовладельцем об открытии новой линии. К сожалению, в этом регионе ситуация была не очень удачной в части конкуренции по предоставлению сервиса на морском "плече". На Балтике, кстати, раньше было тоже одно Балтийское морское пароходство и, соответственно, монопольные позиции и устои. С перестройкой все это изменилось. Сейчас там масса линий, хорошая и здоровая конкуренция, достаточный сервис и приемлемые ставки. Допустим, из Санкт-Петербурга до портов континента переход составляет 4-5 суток, а ставки — \$300-400 за контейнер.

То же самое происходит и на Дальнем Востоке: кроме Дальневосточного пароходства на этот регион обратили внимание и другие судовладельцы, стали появляться линии из Шанхая на Восточный, из Нингбо на Восточный, из Кореи на Посыет и в Восточный.

Разумеется, "Совмортранс" хотел

бы являться судовым и грузовым агентом регулярной контейнерной линии, работающей в этом регионе — тем более, что мы давно уже имеем опыт подобной работы и на Балтике, и на Черном море.

Располагая собственными филиалами в Санкт-Петербурге, Находке с отделениями в Восточном и Владивостоке, а также дочерние предприятия в Санкт-Петербурге, Новороссийске, Одессе и Риге, "Совмортранс" предлагает клиенту широкий спектр транспортно-экспедиторских услуг при перевозках экспортных, импортных и транзитных грузов в смешанном железнодорожно-водном, автомобильно-водном или прямом железнодорожном сообщении, в том числе — организацию морской перевозки, перевалки грузов в морских портах, перевозки грузов в контейнерах "от двери до двери", оплату желдортарифа по СНГ и странам Балтии.

Сегодня совместно с "Совфрахтом" мы ведем проработку вопроса о приобретении своего подвижного состава.

Важным направлением в деятельности "Совмортранса" является сегодня организация транзитных перевозок грузов в контейнерах из Японии, Кореи и др. стран Юго-Восточной Азии в Финляндию, Монголию и Афганистан. Признанием успехов, достигнутых компанией в этой транспортной сфере, стало принятие "Совмортранса" в члены Международного Координационного Совета по трансибирским перевозкам.

В своей деятельности "Совмортранс" участвует в работе авторитетных среди транспортников и экспедиторов ассоциаций, является одним из учредителей Российской ассоциации международных экспедиторов (сегодня АЭР) и членом Ассоциации морских торговых портов (АСОП), входя в состав руководящих органов этих ассоциаций.

Конечно же, у "Совмортранса" есть свои конкуренты и проблемы, но демонстрируя на протяжении 12 лет стабильность, профессионализм, знание особенностей взаимодействия различных видов транспорта, нормативной базы по соблюдению валютного и таможенного регулирования, специфики экспедирования грузов, мы, без сомнения, являемся сегодня полноправным, необходимым и надежным участником российской внешнеэкономической деятельности, предлагая отечественным и зарубежным клиентам высокое качество услуг и конкурентоспособные ставки.



СОВМОРТРАНС

Более 10 лет
на международном рынке

СОВМОРТРАНС
ПЕРВОКЛАССНЫЕ ЭКСПЕДИТОРСКИЕ
УСЛУГИ ВО ВСЕМ МИРЕ

Over 10 years
of International Service

SOVMORTRANS
FIRST-CLASS FREIGHT FORWARDER
SERVICES ACROSS THE WORLD



Организация перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов морским, автомобильным, железнодорожным транспортом, включая перевозки от «двери до двери»:

- согласование и оформление основных и дополнительных планов, оплата тарифа за перевозки грузов по сети железных дорог стран СНГ и Балтии;
- согласование и оформление завоза экспортных грузов в порты СНГ и Балтии и их обработки в этих портах;
- организация перевозки грузов в 20' и 40' контейнерах судовладельцев, в собственных контейнерах отправителя и в арендованных контейнерах МПС РФ;
- организация перевалки грузов с одного вида транспорта на другой;
- интермодальные перевозки;
- фрахтование судов;
- страхование грузов

В любое время любой груз в любую точку мира!

The Company provides export, import and transit cargo transportation services by sea, road and rail, door-to-door services:

- transportation through a network of railroads across both CIS and Baltic countries;
- land (truck and rail) cargo delivery to and from both CIS and Baltic ports and cargo handling in those ports;
- cargo transportation in shipowners' 20' and 40' containers, shippers' own containers and containers leased from the Russian Ministry of Railways;
- cargo transshipment services involving various types of transport;
- intermodal transportation services;
- vessel's chartering
- cargo insurance, customs and documentation support;

Any time any cargo any destination!

Sovmortrans Ltd., Moscow
4/1, Rakhmanovsky per., 101407, Moscow, GSP-4, Russia
tel.: (095) 929 06 01, fax: (095) 975 23 54
e-mail: smt@sovmortrans.com
<http://www.sovmortrans.com>

Branches

St.Petersbug - tel.: (812) 327 40 71
fax: (812) 327 40 75

Novorossiysk - tel.: (8617) 25 32 95
fax: (8617) 25 63 75

Nakhodka - tel.: (4236) 67 90 06
fax: (4236) 67 90 05

Vostochny - tel.: (4236) 66 00 32
fax: (4236) 66 00 04

Vladivostok - tel./fax: (4232) 49 62 66

Daughter Companies

Sovmortrans-Petersburg Ltd.
tel.: (812) 327 40 71
fax: (812) 327 40 75

Sovmortrans-Novorossiysk Ltd.
tel.: (8617) 25 32 95
fax: (8617) 25 63 75

Sovmortrans Ltd., Odessa, Ukraine
tel.: (0482) 21 00 13
fax: (0482) 21 00 12

with branches in:

Ilychevsk - tel.: (0486) 86 60 32
fax: (0486) 84 29 01
Mariupol - tel.: (0629) 37 40 62
fax: (0629) 52 00 17
Reni - tel.: (04840) 2 61 29
fax: (04840) 2 61 86
Nikolayev - tel./fax: (0512) 36 22 46

Jurzeme SIA, Riga, Latvia
tel.: (371-7) 148 620
fax: (371-7) 148 619



Moscow S.-Petersburg Nakhodka Novorossiysk Odessa Riga



ДЕЛЕГАЦИЮ АССОЦИАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ ИРАНА ВСТРЕЧАЕТ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИИ

По приглашению президента Ассоциации экспедиторов Российской Федерации Алисейчика В. И. в период с 28 по 31 мая 2001 г. в Москве с деловым визитом находились генеральный секретарь Ассоциации международных транспортных компаний Ирана Джавал Семсарилар и председатель правления ирано-российского совместного транспортно-экспедиторского предприятия "Ирсотр" Махмуд Гольшан Ширази.

Между представителями иранской стороны и руководством Ассоциации экспедиторов Российской Федерации были проведены переговоры, на которых стороны обменялись информацией о состоянии отношений между двумя ассоциациями. На переговорах было признано необходимым принятие шагов по активизации деловых контактов между иранскими и российскими экспедиторами и транспортно-экспедиторскими компаниями. Стороны признали необходимым поддерживать постоянные контакты с целью создания благоприятных условий для деятельности экспедиторов двух стран.

Делегация была принята заместителем министра транспорта России Казанцевым Е. Д. На этой встрече обсуждались вопросы практического претворения в жизнь решений по транспортному коридору Север — Юг.

Было уделено достаточно внимания устранению препятствий, существующих при

экспедировании грузов, перемещаемых в сообщении Иран — Россия. В частности, было обращено особое внимание на необходимость улучшения работы таможенных постов, производящих досмотр иранских грузовиков. С иранской стороны было предложено российской стороне назвать по два-три таможенных поста с основных направлений въезда в Москву, на которых бы проходила таможен-



ная очистка грузов, доставляемых иранскими автомобилями.

Были также обсуждены вопросы работы судов типа "Ро-Ро" между российскими и иранскими портами и высказаны пожелания об улучшении услуг, предоставляемых сторонами на этом участке.

Стороны признали важность встречи, было подтверждено стремление к устранению отмеченных на переговорах недостатков.

Ассоциация организовала встречи и переговоры иранской делегации с экспедиторскими компаниями России, играющими важную роль в российско-иранских деловых отношениях.

В частности, состоялись встречи с руководством транспортно-экспедиторских компаний "СВТ Интернационале" и "Компечерн Союзвнештранс", на которых были намечены конкретные пути дальнейшего сотрудничества между сторонами.

На переговорах с председателем правления "Морцентр-ТЭК" Цахом Н. П. большое внимание было уделено экспедиторской работе в бассейне Каспийского моря. Было отмечено заметное улучшение услуг, предоставляемых "Морцентр-ТЭКом". Вместе с тем было также указано на наличие дополнительных возможностей для увеличения объема предоставляемых друг другу транспортно-экспедиторских услуг. На переговорах были обсуждены и намечены конкретные пути дальнейшей активизации деятельности между "Морцентр-ТЭКом" и "Ирсотром".

Во время пребывания делегации была проведена активная культурная работа. В частности, делегация посетила Парк Победы, были проведены экскурсии по городу, по Кремлю, в Оружейную палату и в Алмазный фонд.



Ирано-российское транспортно-экспедиторское акционерное общество "Ирсотр" создано в 1970 году на основе межправительственного протокола между Ираном и бывшим Советским Союзом и зарегистрировано на основе законодательства Исламской Республики Иран (ИРИ).

Министерство дорог и транспорта ИРИ является иранским акционером, российским акционером — концерн "Союзвнештранс". Каждый из них имеет по 50% акций.

АО "Ирсотр" организует отправку, обработку и транзит грузов в Россию, Турцию, Туркменистан, Азербайджан, Пакистан, а также в страны Персидского залива. Общество осуществляет контейнерные перевозки во все страны СНГ, страны Азии, Африки, Персидского залива, Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии.

Эти операции организуются через центральный офис общества в г. Тегеране. АО "Ирсотр" имеет представительства в городах Москва, Астрахань, Баку, Ашхабад, Марзо-Пол, Базарган и периферийные конторы в портах Энзели, Ноушехр, Амирабад, Бендер-Аббас, Имам Хомейни и в городах Джульфа, Саракс, Баджиган и Лотфабад.

АО "Ирсотр" является официальным оператором коридора № 9 (Север — Юг) совместно с компаниями "Лакор", "Вагна", "Волга-Вастер", "Ирано-Хинд", "Каскон", перевозит грузы из Шри-Ланки и Индии через территорию Ира-

на и направляет их в страны СНГ, Балтии, Европы и обратно в короткие сроки и по доступным ставкам.

АО "Ирсотр" является участником совместной морской каспийской линии "Лив Лайн" и имеет собственный причал в порту Энзели. АО "Ирсотр" является также эксклюзивным агентом грузовой паромной линии, на которой работает 4 теплохода класса "Ро-Ро" типа "Композитор Каракараев" ("Кристина", "Рахманинов", "Акорама" и "Новиков") гру-



зоподъемностью 4500 тонн с погрузкой до 35 трейлеров длиной до 18 м, или около 400 легковых автомобилей, и возможностью одновременной погрузки до 60 контейнеров на палубу. АО "Ирсотр" является собственником т/х рефрижератора-овощевоза "Иран-Сейр" I для перевозки фруктов и овощей и имеет возможность перевозить генгрузы грузоподъемностью до 1260 тонн.

АО "Ирсотр" агентирует до 70 теплоходов российских судовладельцев на Каспийском море, имеет в порту Ноушехр крытый склад площа-

дью 1200 кв. м и 3500 кв. м площадей открытого хранения, в порту Энзели — 5000 кв. м для хранения грузов, имеется автостоянка в Джульфе и гостиницы в городах Ноушехр, Энзели, Джульфа, Тегеран и на острове Киш.

АО "Ирсотр" имеет 200 контейнеров (20- 40-футовых) и сотрудничает с компаниями "Джимбаки", "Ирано-Хинд" (Индия), "АВТ" (Австрия), "Данзас" (Германия), Концерн "Союзвнештранс", "Волготанкер", "Вагна", "Лакор", "Волга-Вастер", "Северо-Каспийское пароходство" (Россия), "Альбрус" (Турция), "Каскон" (Туркменистан).

АО "Ирсотр" является индивидуальным членом Международной федерации экспедиторских ассоциаций, Международного союза автомобильного транспорта и Иранской торговой палаты, имеет свое собственное авиационное агентство "Голсейр", 100% акций которого принадлежат Ирсотру, и обладает всеми лицензиями и разрешениями.

АО "Ирсотр" занимается смешанными перевозками, экспедированием, таможенным оформлением, выдает выкупные письма, занимается разгрузкой и погрузкой негабаритных грузов и, кроме того, использует грузовые автомобили Турции и Азербайджана для транзита грузов по территории Ирана.

ВЛАДИВОСТОКВНЕШТРАНС

ПРЕДЛАГАЕТ УСЛУГИ:

- Разработка оптимальных транспортных схем перевозки экспортно-импортных грузов, в том числе на стадии заключения контрактов.
- Организация перевалки и перевозки внешнеторговых грузов, их экспедирование в любом виде сообщения через порты Приморья (Владивосток, Находка, Восточный, Зарубино, Посыет, Славянка), пограничную железнодорожную станцию Хасан, международный терминал аэропорта Артем.
- Организация перевозок транзитных грузов из Северо-Восточного Китая в США через порты Приморья (в рамках транспортного проекта "Коридор Восток - Запад").
- Право выдачи коносамента FIATA смешанной международной перевозки.
- Фрахтование судов во всех видах сообщений.
- Оперативное информационное обслуживание грузовладельцев.
- Комплекс предоставления таможенно-брокерских услуг, услуг по реализации внешнеэкономических контрактов.

Наши клиенты:

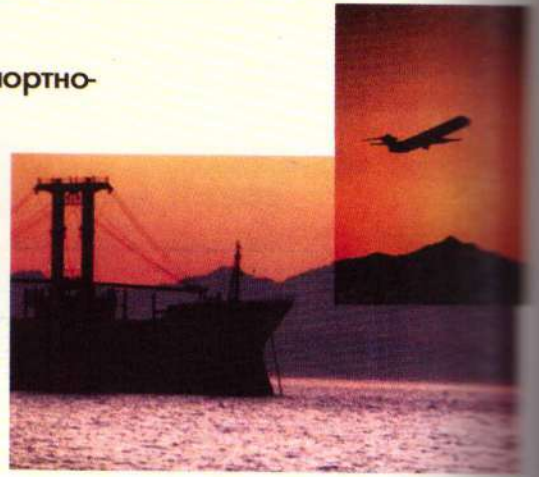
Управления администрации Приморского края;
Владивостокский морской торговый порт;
Владивостокский рыбный порт; Генеральные консульства США, СРВ, Японии; ГП "Росвооружение"; нефтяная компания "Альянс-Ойл"; АК "Алмазы России-Саха"; ГП "Продинторг"; ООО "Кока-Кола"; "Приморский сахар"; "Приморский кондитер"; "Арго-1"; "Уссурийский бальзам" и т.д.

ТЭФ "Владивостоквнештранс" действительный член:

- Ассоциации экспедиторов Российской Федерации (АЭР);
- Международного союза экспедиторов "Группа СВТ";
- Международной федерации экспедиторских ассоциаций ФИАТА;
- Ассоциации "Владморторгпорт";
- Дальневосточной ассоциации таможенных брокеров.

За успешную экспедиторскую деятельность "Владивостоквнештранс" отмечен Министерством торговли РФ почетным дипломом и знаком "Лучший экспортер России 1998 года".

Генеральный директор ООО ТЭФ "Владивостоквнештранс"
Конко Татьяна Вадимовна



690000, г. Владивосток
ул. Фонтанная, 33
Тел.: (4232) 22-45-45
Факс: (4232) 22-45-45
Международный
тел./факс:
(7+50985)+1+2525
E-mail:
mail@vvt.primorye.ru



36 ЛЕТ НА РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Транспортно-экспедиторская фирма «Владивостоквнештранс» («ВВТ») образована в 1994 году на базе бывшего филиала СП «Концерн «Союзвнештранс». Исторически «ВВТ» берет начало с 1965 года, когда во всех морских портах Союза заработали транспортно-экспедиторские конторы – детища бывшего Министерства внешней торговли Всесоюзного объединения «Союзвнештранс». Тогда «ВВТ» был монопольным экспедитором в регионе. С либерализацией ВЭД и появлением рынка транспортно-экспедиторских услуг пришлось учиться работать в условиях конкуренции. Прошли годы упорного труда. Опыт и сохраненный кадровый потенциал позволили фирме в условиях рыночных преобразований в российской экономике сравнительно быстро войти в группу лидеров, пользующихся особым уважением и доверием клиентов не только на Дальнем Востоке, но и во всей России и за рубежом.

Татьяна КОНКО,
генеральный директор
ООО ТЭФ «Владивостоквнештранс»

Родилась во Владивостоке. В 1978 году закончила экономико-эксплуатационный факультет Дальневосточного института рыбного хозяйства по специальности «Экономика и организация промышленности». Специальность по диплому – инженер-экономист.

В 1978 году принята на работу в импортный отдел припортовой конторы В/О «Союзвнештранс» во Владивостоке на должность старшего инспектора. Занималась экспедированием труб, металлопроката, машин, техники, химикатов. В 1984 году за обеспечение поставок труб на строительство газопровода Уренгой-Помары-Ужгород объявлена благодарность министра внешней торговли СССР. В 1989 году переведена во вновь созданный отдел декларирования. С 1992 года – начальник данного отдела.



В июне 1994 года фирма реорганизована из дочернего предприятия – концерна «Союзвнештранс» в ТОО «Владивостоквнештранс». В декабре 1994 года назначена и.о. директора фирмы. С марта 1995 года – генеральный директор компании.

В 2001 году назначена представителем АЭР в Дальневосточном федеральном округе.

Награждена Почетной грамотой Минтранса РФ за заслуги в развитии транспортного комплекса России.



Что такое сегодня «Владивосток-внештранс»? Это часть международной транспортно-экспедиторской системы «Союз-внештранс», которая работает в России, СНГ и еще в 25 странах мира. Это собственная региональная сеть филиалов в Приморье. Это составная часть транспортной системы Дальнего Востока.

Долгое время считалось, что экспедитор - это посредник. Сегодня все признают, что без этого равноправного партнерского звена не обойтись. Экспедитор берет на себя все заботы грузоотправителя или грузополучателя и несет всю ответственность.

У фирмы очень хорошие партнерские отношения с портами Приморья (Владивостокскими торговым и рыбным портами, портами Восточный, Зарубино, Посыет, Славянка), с перевозчиками, в первую очередь - Дальневосточным морским пароходством, Дальневосточной железной дорогой, Дальневосточным таможенным управлением, крупнейшими автоперевозчиками региона. Нормальные рабочие взаимоотношения строятся компанией и с коллегами экспедиторами.

Сегодня «ВВТ» состоит членом самых разных международных и российских экспедиторских ассоциаций, в первую очередь - это членство в Ассоциации экспедиторов РФ (АЭР). Компания является ассоциированным членом Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и единственная в регионе имеет право выписывать собственный международный коносамент смешанной перевозки. Неудивительно поэтому, что «Владивостоквнештранс» входит в рабочую группу по сотрудничеству между

российским Дальним Востоком и западным побережьем США, является членом краевой комиссии по сотрудничеству с северными провинциями КНР. У фирмы хорошие деловые контакты с Дальневосточным таможенным управлением, наши специалисты входят в консультативный совет при ДВТУ. Наша фирма - одна из учредителей Дальневосточной ассоциации таможенных брокеров. Надо отметить, что и наука к деятельности фирмы тоже проявляет большой интерес: у «ВВТ» хорошие контакты с ДНИ-ИМФ, Международной академией транспорта, ДВГМА им. Г.И. Невельского, Тихоокеанским университетом.

В настоящее время в регионе транспортно-экспедиторской деятельностью занимается 51 фирма, чуть меньше конкурентов осваивают таможенное брокерство. «Владивостоквнештранс» предлагает заказчику полный комплекс услуг, начиная от таможенного оформления груза и заканчивая его доставкой любым видом транспорта по схеме «от двери до двери». Далеко не каждая компания способна это осуществить, а ведь именно мы были здесь первопроходцами и проложили дорогу другим. В чем преимущество работы с «ВВТ»? Принятая несколько лет назад стратегия диверсификации производства, мобильность фирмы, работа на всех видах транспорта и с любыми объемами, оказание полного комплекса услуг, сопровождающих транспортный процесс, приносит свои плоды. Фирма в состоянии справиться практически с любым грузопотоком в зависимости от того, что требуется заказчику.

Не было случая, чтобы компания по своей вине задержала доставку груза из-за невозможности подыскать подходящее транспортное средство. Нужно зафрахтовать судно и предварительно его найти - нет вопросов. Необходим автомобиль - пожалуйста. Это касается и подвижного парка железной дороги. Со всеми перевозчиками у нас отлажена надежная связь. Ну а остальное зависит от профессионализма работников фирмы, от уме-

ния оперативно отреагировать на заявку заказчика.

Работая на этом рынке много лет, мы вывели для себя формулу: экспедитор виноват во всем, что происходит. Если ничего не происходит, значит, тоже виноват экспедитор. Требования сильно возросли. Сегодня экспедитор - это архитектор транспортного процесса. Специалистам в этой области надо иметь самые разные знания во всевозможных сферах.

Это и международное право, и морские кодексы, и международные правила перевозки грузов. К сожалению, нет такого вуза в стране, где бы учили на экспедитора или таможенного брокера. Только курсы, которые проводят в Ассоциации экспедиторов России, за что, конечно, большое спасибо АЭР.

В целом рынок специалистов не сформирован. «ВВТ» проще. В коллективе фирмы сочетание опыта и молодости. Фирма берет профессионализмом и репутацией. При этом каждый год количество наших партнеров возрастает. Сегодня с нами работает более 400 клиентов по двум направлениям: экспедированию и брокерству. Среди них такие крупные российские компании, как «Алмазы России», «Рособоронэкспорт», нефтяная группа «Альянс-Ойл», ТФК «КАМАЗ», группа лесных компаний Сибири, работает фирма и с большинством приморских предприятий. За успешное проведение ряда уникальных транспортно-экспедиторских операций с грузами «Рособоронэкспорта» фирма получила от Министерства торговли РФ звание «Лучший российский экспортер». Два лучших проекта



года по организации мультимодальных перевозок компании отмечены званиями «Лучший менеджер России по логистике» 1999 и 2000 гг. (вторые места).

«Владивостоквнештранс» активно участвует в международных проектах. Почему мы это делаем? Во-первых, мы постоянно ищем новые сферы приложения своих возможностей. Во-вторых, стремимся предоставить клиенту сервис очень высокого качества. В-третьих, фирма достаточно известна, имеет на международном рынке транспортных услуг репутацию надежного, профессионального партнера.

Например, «ВВТ» принимает участие в проекте КЛИРПАК, который призван сократить время таможенного оформления грузов на российско-американском направлении. Только экспериментальный пилот-проект показал, что экономия за счет применения этой технологии ощутимая.

Кроме того, в течение последних трех лет активно участвуем в проекте «Транспортный коридор Восток-Запад». Речь идет о развитии транзитных перевозок через порты Дальнего Востока из северо-восточных провинций Китая в Японию, Южную Корею и США. Этому проекту уделяется много внимания как со стороны государства, так и местных властей. Специалисты «ВВТ» постоянно привлекают к разработке и практической отработке транспортной схемы в рамках индивидуальной рабочей группы. Дело движется, но не без задержек. В самом Китае есть прекрасный порт Далинь. Сейчас грузопотока идет через него. Путь через порты Дальнего Востока дороже, но все будет зависеть от того, сможет ли российская сторона до минимума сократить потери времени и предоставить конкурентные условия по стоимости перевозок. В этом направлении в регионе сделано уже немало: сформирована инфраструктура на границе, снижены стандартные ставки наших портов, усилены для транзита экспедиторские службы. «ВВТ» стоит на пороге экспериментальных перевозок в рамках данного проекта в качестве мультимодального оператора.

В целом фирма наравне с другими экспедиторскими компаниями приближается к мировой практике работы. Приемы и подходы одни и те же. А вот законодательство, к сожалению, разное. И в этом направлении, безусловно, надо работать.

Приморье и его центр Владивосток - это ворота в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Здесь сосредоточены крупнейшие морские порты России, здесь получил прописку флот двух ведущих судоходных компаний страны. Здесь в настоящее время отрабатываются основные проблемные вопросы по функционированию транспортных узлов (международные транспортные коридоры, ж/д, и автопогранпереходы, транзит грузов по Транссибу и др.). Немаловажное значение в настоящее время имеет и рынок транспортно-экспедиторских услуг в регионе.

Конечно, в регионе необходимо представительство АЭР, которое бы осуществляло контроль за ходом экспедиторской работы в портах, регулировало тарифную политику, не допускало демпинга среди экспедиторов, давало рекомендации по участию в международных тендерах, делало представления в лицензирующий орган Минтранса на получение лицензии, а также на ее лишение за недобросовестное поведение на рын-



ке транспортно-экспедиторских услуг.

Немаловажное значение имеет помощь АЭР в вопросах налоговой политики. Ассоциации необходимо вести конструктивный диалог с МПС РФ по применению тарифной политики МТТ на территории России, вести работу по повышению рейтинга отечественных экспедиторских компаний. Таковы, по нашему мнению, задачи АЭР на ближайшее время. Решение этих вопросов поможет дать мощный импульс экспорту и импорту грузов, особенно через порты Приморья.

«Владивостоквнештранс» прекрасно знает свои возможности. Но важнее то, что все больше партнеров оценивают фирму как наиболее перспективную и ответственную компанию в регионе. Так оно и должно быть - самый опытный всегда должен идти вперед.



ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПОЛОЖЕНИЕ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТА

Правительство РФ приняло постановление, в котором утверждается "Положение о лицензировании деятельности по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, осуществляемой на коммерческой основе", сообщает департамент правительственной информации (ДПИ).

Постановление будет действовать в полном объеме до принятия федерального закона "О лицензировании".

Согласно документу, за рассмотрение заявления о выдаче лицензии взимается плата в размере 300 рублей, за выдачу лицензии — 1000 рублей, за переоформление и продление срока действия лицензии — 10 рублей, за предоставление информации из реестра лицензий — 100 рублей. Все эти платежи зачисляются в федеральный бюджет.

Положение устанавливает порядок лицензирования деятельности по техническому обслуживанию и ремонту автотранспорта на коммерческой основе, осуществляемой юридическими лицами независимо от организационно-правовой формы, а также индивидуальными предпринимателями. Это лицензирование осуществляет Минтранс РФ.

Выдача лицензии производится в течение 3 дней с даты представления лицензиатом документа, подтверждающего уплату лицензионного сбора. Лицензия выдается на 3 года, если в заявлении о выдаче не указан меньший срок. Срок действия лицензии может быть продлен лицензирующим органом по заявлению лицензиата, решение по которому должно быть принято в срок не более 5 дней со дня поступления заявления.

В перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию, включены, в частности, уборочно-моечные, контрольно-диагностические работы, регулировка фар, углов установки управляемых колес, топливной аппаратуры бензиновых двигателей, топливной аппаратуры дизельных двигателей, электротехнические работы. Всего в перечень вошло свыше 100 видов деятельности по обслуживанию и ремонту транспорта.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПРОГРАММУ РЕФОРМИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Правительство РФ приняло постановление, которым утвердило разработанную МПС, Минэкономразвития и другими министерствами и ведомствами программу реформирования железных дорог России.

Программа предусматривает три этапа. На первом этапе, в 2001-2002 гг., предстоит подготовить основные законодательные акты для разделения государственных и хозяйственных функций и создания ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) со 100-процентным государственным капиталом.



На втором этапе, в 2003-2005 гг., планируется создать дочерние АО во вспомогательных сферах отрасли, в частности в строительном комплексе, на предприятиях по ремонту вагонов и локомотивов, по выпуску запасных частей.

В принятой программе подчеркивается необходимость повышения эффективности производственного потенциала предприятий и качества менеджмента, чтобы создать привлекательность дочерних компаний РЖД и повысить их ликвидность.

На третьем этапе предстоит открыть дочерние компании для частного и акционерного капитала и тем самым привлечь дополнительные инвестиции в развитие отрасли. В то же время контрольные пакеты акций дочерних компаний остаются в распоряжении РЖД.

Третий этап рассчитан на 2006-2010 гг. В составе РЖД останется транспортная инфраструктура железных дорог, производственная сфера и часть социальной инфраструктуры. По расчетам экспертов МПС, за РЖД сохранится весь локомотивный парк, а также половина вагонного парка. Частные и акционерные компании будут участвовать в контейнерных, рефрижераторных и транзитных перевозках, в ремонте подвижного состава.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОДОБРИЛО ПРОЕКТ РЕФОРМЫ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКИ

Правительство России одобрило проект основных направлений государственной политики реформирования электроэнергетики.

Об этом заявил на брифинге по окончании заседания правительства глава Минэкономразвития РФ Герман Греф.

По его словам, одобрен "плавный, непротиворечивый и подконтрольный путь реформирования электроэнергетики". Он подчеркнул, что проект реформы электроэнергетики был согласован со всеми министерствами и ведомствами, за исключением Минэнергетики.

Как подчеркнул министр, при реформировании системы электроэнергетики в России необходимо исходить из обеспечения государственных интересов в этой области, надежного функционирования единой энергосистемы страны.

По словам г-на Грефа, при подготовке программы были рассмотрены все концепции и мнения, "которые мы считаем рациональными". Дальнейшее обсуждение, убежден министр, не приведет к улучшению программы реформирования электроэнергетики.





ЖАЖДА НАДЕЖНОЙ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ

Как обеспечить четкое взаимодействие участников морских перевозок?

Петр ЗАЛЕСОВ,
кандидат экономических наук,
ст. научный сотрудник ЦНИИ морского флота

В настоящее время, по оценке Федеральной службы по валютному и экспортному контролю, в России насчитывается около 670 тыс. участников внешнеэкономической деятельности, подавляющее большинство из которых составляют предприятия негосударственных форм собственности — акционерные компании и частные фирмы.

Такие изменения во внешнеэкономической деятельности государства повлекли за собой мощное развитие посреднических организаций — брокерских, экспедиторских, агентских.

Степень участия их в транспортной деятельности характеризуется следующими данными: в настоящее время 75-80% отправок генеральных и контейнеризированных внешнеторговых грузов оформляются не грузоотправителями, а экспедиторскими и агентскими фирмами. Две трети контейнерных перевозок осуществляются экспедиторами в качестве операторов по технологии "от двери до двери", т.е. в смешанном сообщении.

диспозитивный характер, дающий сторонам возможность самим выбрать наиболее подходящий вариант договора, который определяется законом в части императивных норм, касающихся в основном ответственности, а в остальной части закон применяется только в том случае, когда сами участники договора не установят для себя иное правило.

Закрепленная в части II ГК РФ рамочная регламентация договоров "Перевозка" (гл. 40) и законодательно введенных впервые договоров "Транспортная экспедиция" (гл. 41) и "Агентирование" (гл. 52) содержат отсылки к общим условиям, которые должны определяться транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами (п. 2 ст. 784 ГК РФ).

Являясь активным участником международного экономического сотрудничества, российское гражданское законодательство вынуждено включать немало норм, учитывающих гражданско-правовой статус иностранных физических и юридических лиц, порядок свершения и содержания внешне-торговых сделок и т.п.

Вместе с тем в регулировании такого рода отношений важную роль играет международное право. В п. 4 ст. 15 Конституции

Естественно, что переход к рыночной экономике потребовал создания новой основы законодательного регулирования транспортной деятельности и установления иных коммерческо-правовых отношений участников перевозки грузов.

Конституция Российской Федерации (ст. 8 и 34) обусловила гарантию единства экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержку конкуренции и свободы экономической деятельности и наделила каждого гражданина правом на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной, не запрещенной законом, экономической деятельности.

Эти фундаментальные положения нашли законодательное закрепление в новом Гражданском кодексе РФ.

Часть II ГК, принятая 22 декабря 1995 г., выполняет исключительно важную роль в формировании новой системы договорных отношений. С введением ее в действие утратили силу многие заведомо устаревшие акты прежнего правопорядка, причем не только законы, но и огромное количество подзаконных, в том числе ведомственных нор-

мативных актов. Закрепляя принципы свободы договора и беспрепятственного осуществления гражданских прав, большинство правил об отдельных видах договоров носят



РФ записано: "Общепринятые принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью ее правовой системы". Ст. 7 ГК закрепляет принцип непосредственного применения норм международных договоров РФ к гражданским правоотношениям, если из самого международного договора не вытекает, что для его применения необходимо издание внутригосударственного акта, а п. 2 ст. 7 ГК гласит: "если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены гражданским законодательством, применяются правила международного договора".

Соответственно российские участники международной экономической деятельности должны учитывать и руководствоваться Конвенцией ООН о договорах международной купли-продажи (Венская конвенция), Международной конвенцией об унификации некоторых правил о коносаментах от 25 августа 1924 г., измененной протоколом от 23 февраля 1968 г. (Гаагско-Висбийские правила), Международной конвенцией о спасании 1989 г., Афинской конвенцией о перевозке морем пассажиров и их багажа и др.

Безусловно, отдельные положения вышеуказанных конвенций нашли отражение в ГК РФ (например, Венская конвенция). Что касается конвенций, затрагивающих торговое мореплавание, то они наряду с ГК РФ явились фундаментом для введенного 22 апреля 1999 г. Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ).

КТМ, сохраняя основные принципы свободы договора, заложенные в ГК, дает более полное изложение "Договора морской перевозки груза" (гл. VIII), "Договора морского агентирования" (гл. XIII), "Договора морского посредничества" (гл. XIV) и др. договоров, которые могут применяться, если сторонами не достигнуто иного соглашения.

Наряду с этим в КТМ содержится много статей, регулирующих вопросы регистрации судов и прав на них, определяющих порядок государственного портового контроля, ответственность судовладельцев в отношении экипажа, за ущерб от загрязнения с судов и многие другие.

Тем не менее, КТМ не ставит своей задачей в полном объеме урегулировать все вопросы торгового мореплавания. Недаром в п. 2 ст. 5 КТМ записано: "Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта в соответствии с международными договорами Российской Федерации издает в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами правила, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие из торгового мореплавания".

Блок таких нормативно-правовых документов традиционно представляется Сборником правил 4-М, т.1 "Общие правила перевозок грузов морем", разрабатываемых ЦНИИМФ.

Завершающим звеном в обеспечении нормативными актами морских перевозок являются специальные правила перевозок

№ п/п	Вид деятельности	Выдано лицензий	
		Всего	в т.ч. по С.-Петербуржскому транспортному узлу
1	Перевозка грузов	332	42
2	Брокерская	321	78
3	Агентская	540	138
4	Транспортно-экспедиторская	647	171
5	Погрузочно-разгрузочные работы	208	19
6	Складские операции	180	31
	Итого:	2228	479

Таб. 1

различных грузов морем.

В целях полного комплексного нормативно-правового транспортного обеспечения морского транспорта в системе Минтранса РФ разрабатывается ряд новых законоположений: Закон о морских портах, Закон о транспортно-экспедиторской деятельности, Закон о смешанных (комбинированных) перевозках.

Интегральный состав действующих и разрабатываемых законов, а также других нормативных актов, связанных с морской перевозкой грузов, представлен на рис. 1.

КТМ и подзаконные нормативные акты, изданные в его развитие, должны составлять основную правовую базу морской перевозки грузов и охватывать весь спектр коммерческо-правовых взаимоотношений сторон от разработки и согласования транспортных условий запродажного контракта до сдачи груза получателю.

Потребность в разработке новых нормативно-правовых актов диктуется переходом от отраслевого метода управления к функциональному, от прямого администрирования к правовому регулированию транспортной деятельности. Это диктуется следующими факторами:

- во-первых, особенностью транспортного процесса, в котором участвуют и сами потребители транспортной продукции — грузоотправители и грузополучатели;

- во-вторых, многочисленностью участников транспортной деятельности, обусловленной либерализацией морского судостроения;

- в-третьих, расширением сферы участия посреднических фирм.

В связи с ликвидацией монополии государства на внешнеэкономическую деятельность состав ее участников многократно увеличился и изменился. Вместо семидесяти в прошлом государственных экспортно-импортных объединений, специализированных по товарной номенклатуре, получили право выхода на зарубежные рынки любые предпринимательские структуры.

Развитие смешанных международных перевозок и изменение управления порто-

вой деятельностью обусловило появление нового вида участников перевозочного процесса: оператора смешанной перевозки и оператора морского терминала.

Свобода предпринимательства и либерализация экономики предопределили разукрупнение больших государственных структур, связанных с перевозкой грузов, погрузочно-разгрузочными работами и другими видами деятельности на морском транспорте.

Наряду с десятком крупных судоходных компаний функционируют сотни мелких, в четыре раза увеличилось количество фирм по выполнению погрузочно-разгрузочных работ.

Около 1500 предприятий России связаны с работой морского транспорта, более 3000 фирм имеют лицензии на выполнение различных видов деятельности, связанных с обеспечением перевозок грузов морем, выданных Росморфлотом Минтранса РФ.

Количество фирм, участвующих в основной деятельности по перевозке грузов, приведено в таблице 1.

Для обеспечения четкого взаимодействия участников перевозки груза необходима полная нормативно-правовая база, отражающая реальные условия функционирования транспортного процесса.

Однако процесс создания правовых актов идет медленно.

Из блока законов и актов, приведенных на рис.1, действуют меньше половины, а непосредственно связанных с морской перевозкой, кроме КТМ, реально действуют лишь Специальные правила перевозки грузов.

Законы "О смешанных (комбинированных) перевозках", "О морских портах", "О транспортно-экспедиторской деятельности" находятся на стадии разработки или согласования.

По заданию Государственной службы морского флота Минтранса РФ ЦНИИ морского флота в соответствии с п. 2 ст. 5 КТМ подготовил проекты новых правил Сборника 4-М, т.1, которые согласованы с морскими транспортными организациями и рас-

смотрены на Согласительном совещании при заказе.

Ниже приведен перечень проектов правил, предназначенных для включения в Сборник общих правил перевозок грузов морем 4-М, т.1.

- ❖ Общие правила перевозки грузов морем;
- ❖ Правила приема и сдачи генеральных грузов, перевозимых на морских судах;
- ❖ Правила морской перевозки грузов с опломбированием грузовых помещений судов пломбами грузоотправителей;
- ❖ Правила морской перевозки грузов, сопровождаемых проводниками грузоотправителей и грузополучателей, и проезда проводников;
- ❖ Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении;
- ❖ Правила перевозки грузов в прямом водном сообщении;
- ❖ Правила перевозки пассажиров и багажа на морских судах;
- ❖ Правила оформления перевозочных и других грузовых документов при перевозках грузов морским транспортом;
- ❖ Правила приема, хранения и отпуска грузов в морских портах;
- ❖ Правила о сроках вывоза грузов из портов и порядке реализации невостребованных и бездокументных грузов;
- ❖ Правила исчисления сроков доставки грузов в каботаже;
- ❖ Правила составления актов при морских перевозках грузов и багажа;
- ❖ Правила розыска грузов и багажа при морских перевозках;
- ❖ Рекомендации по расследованию случаев производственного (транспортного) брака при морских перевозках грузов и багажа;
- ❖ Правила предъявления и рассмотрения претензий.

Приведенные правила, предназначенные для включения в Сборник правил, охватывают значительный круг вопросов, касающихся отношений не только при конвенционных перевозках, но и перевозках грузов нетрадиционными способами.

Кроме того и в связи с тем, что новый Кодекс торгового мореплавания не содержит раздела "Морской порт", эксплуатационная деятельность морских портов согласно ст. 9 КТМ должна регулироваться Законом о морских портах.

Однако проект Закона о морских портах содержит лишь правовые административные нормы и не содержит норм, касающихся эксплуатационной деятельности порта.

Этот пробел в целях обеспечения комплексного правового обеспечения морских перевозок грузов восполняется Общими правилами перевозки грузов морем разделом "Портовые операции", а также Правилами приема, хранения и отпуска грузов в морских портах и Правилами о сроках вывоза грузов из портов и порядке реализации невостребованных и бездокументных грузов.

Эти правила в большей степени нужны потребителям транспортных услуг, чем исполнителям перевозки (перевозчикам) и

грузопереработки (стивидорам), владеющим традиционно большим опытом и являющимся в ряде случаев участниками разработки нормативных актов по принадлежности, например, свода обычаев порта.

Однако процесс их рассмотрения и согласования приостановлен в связи с отсутствием якобы правовой основы их издания, несмотря на прямые недвусмысленные положения, изложенные в п. 2 ст. 5 КТМ. Однако такая позиция опровергается содержанием раздела 2 Положения о Министерстве транспорта РФ, утвержденного Правительством Российской Федерации 30.12.2000 № 1038, гласящим:

— в области правового и нормативного обеспечения Минтранса РФ:

◆ разрабатывает проекты законодательных и иных нормативных правовых актов, определяющих функционирование транспортного комплекса, в установленном порядке принимает участие в их рассмотрении;

◆ издает в установленном порядке нормативные акты по вопросам, отнесенным к компетенции министерства; принимает участие в установленном порядке в разработке и согласовании проектов федеральных законов и других нормативных правовых актов.

В отличие от характера прежней нормативно-правовой базы, жестко регулировавшей действия сторон, новые нормативные акты, отражая новые условия взаимоотношений, сориентированы в первую очередь на интересы грузоплательщика с целью привлечения грузов на морской транспорт наравне с другими факторами привлекательности морских перевозок.

В настоящий период достаточно полной

свободы предпринимательства транспортная деятельность оказалась наиболее подверженной конкурентной борьбе. Грузовладелец в настоящее время свободен в выборе перевозчика или пункта перевалки груза на определенном направлении перевозок исходя из своего интереса, что и подтверждается действительностью последнего десятилетия по нестабильности грузопотоков.

Без четкой и ясной правовой основы перевозок грузовладелец не рискует воспользоваться тем или иным видом транспорта.

Нормативно-правовые акты морского транспорта, регулирующие перевозку грузов, не являются обособленными актами отрасли. Они находятся в общей правовой системе государственного правового поля, сопрягаясь с другими транспортными и государственными актами, например, касающимися таможенного оформления судов и грузов, а также правовыми актами других контролирующих органов, связанными с морской перевозкой грузов.

Правила, содержащиеся в проекте Сборника правил 4-М, т. 1 "Общие правила перевозки грузов морем", и блок специальных, действующих правил перевозки грузов: "Правил безопасной морской перевозки генеральных грузов" 4-М, т. 2; "Правил морской перевозки опасных грузов (МОПОГ)" 5-М, "Правил морской перевозки продовольственных грузов" 6-М, "Общих и специальных правил перевозки наливных грузов" 7-М и "Правил перевозки незерновых навалочных грузов" 8-М (см. рис. 2) и после утверждения разрабатываемых законов (рис. 1) завершат создание правовой базы перевозок грузов морем.



Рис. 2

Общие правила

- Общие правила перевозки грузов морем (том 1) 4-М
- Общие правила перевозки грузов морем
- Правила приема и сдачи генеральных грузов, перевозимых на морских судах
- Правила перевозки грузов в контейнерах морским транспортом
- Правила морской перевозки грузов с опломбированием грузовых помещений судов пловцами грузоотправителей
- Правила морской перевозки грузов, сопровождаемых проводниками грузоотправителей и грузополучателей, и проезда проводников
- Правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении
- Правила перевозки грузов в прямом водном сообщении
- Правила перевозки пассажиров и багажа на морских судах
- Правила оформления перевозочных и других грузовых документов при перевозках грузов морским транспортом
- Правила приема, хранения и отгрузки грузов в морских портах
- Правила о сроках вывоза грузов из портов и порядке реализации невостребованных и бездокументных грузов
- Правила исчисления сроков доставки грузов в каботаже
- Правила розыска грузов и багажа при морских перевозках
- Рекомендации по расследованию случаев производственного (транспортного) брака при морских перевозках грузов и багажа
- Правила предъявления и рассмотрения претензий

С

- Правила безопасности морской перевозки генеральных грузов (том 2) 4-М
- Правила перевозки групп грузов
- Металлопродукция
- Подвижная техника
- Ж/б изделия и конструкции
- Пакетированные грузы
- Крупногабаритные и тяжеловесные грузы
- Натуральный каучук и латекс
- Тарно-штучные грузы
- Деревянные дома
- Гранит и мрамор в плитах и глыбах
- Бумага, картон и целлюлоза
- Лесные грузы
- Грузы в контейнерах

П е щ и а л ь

- Правила морской перевозки опасных грузов (Правила МОПОГ) 5-М
- Правила перевозки классов грузов
- Взрывчатые материалы
- Газы
- Легковоспламеняющиеся жидкости
- Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся вещества и вещества, выделяющие газы при взаимодействии с водой
- Окисляющие вещества и органические пероксиды
- Токсичные и инфекционные вещества
- Радиоактивные материалы
- Коррозионные вещества
- Прочие опасные вещества
- Разрядные грузы

Б н ы е

- Правила морской перевозки продовольственных грузов 6-М
- Правила перевозки групп грузов
- Зерновые грузы
- Плодовощные грузы
- Мясо, мясoproдукты и жиры
- Рыба, рыбопродукты и морепродукты
- Консервированная продукция
- Сахар и соль
- Животные, пищевые продукты, сырье животного происхождения и корма
- Растительные грузы, подконтрольные карантину

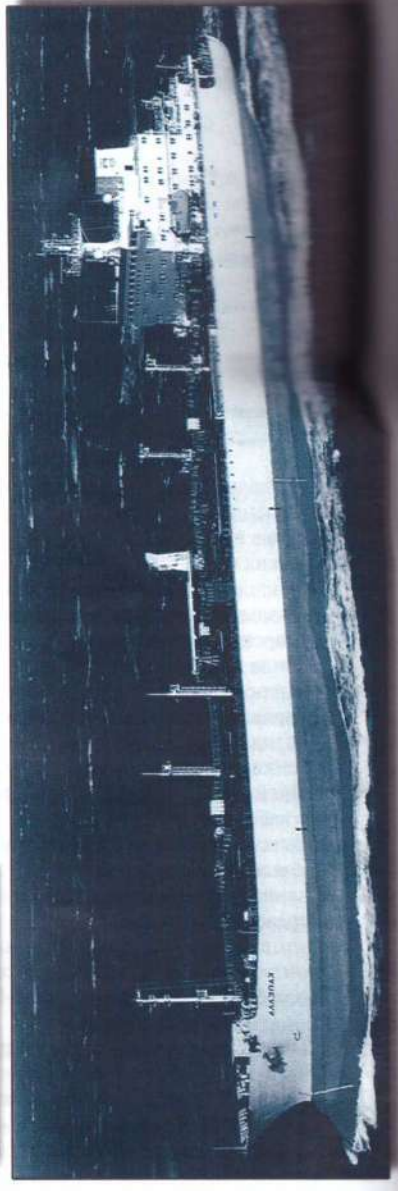
П р а в

- Общие и специальные правила перевозки наливных грузов 7-М
- Правила перевозки групп грузов
- Нефть и нефтепродукты
- Химические грузы
- Сжиженные газы
- Пищевые продукты

и л а

- Правила безопасности морской перевозки небезопасных навалочных грузов (Правила ННГ) 8-М
- Правила перевозки групп грузов
- Навалочные грузы, склонные к разжижению
- Химически опасные навалочные грузы
- Навалочные грузы, не обладающие склонностью к разжижению и опасным химическим свойствам

**Комплексная система
коммерческо-правового
обеспечения перевозок
грузов морем**



Постановление Правительства
Российской Федерации от 2 июня 2001 г.
№ 430 г. Москва

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СТАВОК СЕЗОННЫХ ПОШЛИН НА САХАР БЕЛЫЙ, ВВОЗИМЫЙ НА ТЕРРИТОРИЮ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В соответствии со статьей 6 Закона Российской Федерации "О таможенном тарифе" и в целях обеспечения стабильного развития свеклосахарного комплекса Правительство Российской Федерации **постановляет:**

1. Утвердить прилагаемые ставки сезонных пошлин, и ввести их в действие по истечении одного месяца после даты официального опубликования настоящего постановления сроком на 6 месяцев.

Государственному таможенному комитету Российской Федерации обеспечить взимание сезонных пошлин в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. На основании статей 4 и 5 Соглашения о Таможенном союзе между Российской Федерацией и Республикой Бе-

ларусь от 6 января 1995 г. установить, что сезонные пошлины на сахар белый, ввозимые в соответствии с пунктом 1 настоящего постановления, взимаются также при ввозе этого товара на таможенную территорию Российской Федерации с таможенной территории Республики Беларусь, в случае если он выпущен для свободного обращения в Республике Беларусь без взимания сезонных пошлин, указанных в пункте 1 настоящего постановления, или без перечисления сумм этих пошлин в федеральный бюджет в установленном порядке.

Председатель Правительства
Российской Федерации
М. КАСЬЯНОВ

Ставки сезонных пошлин на сахар белый, ввозимый на территорию Российской Федерации

Код ТН ВЭД	Наименование позиции	Ставка сезонной пошлины (в процентах от таможенной стоимости)
1701991000	Сахар белый	45, но не менее 0,16 евро за 1 кг
1701999000	Прочий	45, но не менее 0,16 евро за 1 кг

Постановление Правительства
Российской Федерации от 2 июня 2001 г.
№ 431 г. Москва

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 9 ДЕКАБРЯ 2000 Г. № 939

Правительство Российской Федерации **постановляет:**

1. В частичное изменение постановления Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2000 г. № 939 "Об утверждении ставок вывозных таможенных пошлин на нефть сырую и нефтепродукты, вывозимые с территории Российской Федерации за пределы государств — участников соглашений о Таможенном союзе" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 52, ч. II, ст. 5141; 2001, № 8, ст. 759) утвердить ставку вывозной таможенной пошлины на нефть сырую и нефтепродукты сырые, полученные из битуминозных минералов (код ТН ВЭД 2709 00), вывозимые с территории Российской Федерации за пределы государств — участников соглашений о Таможенном союзе, в размере 30,5 евро за 1000 кг.

2. Настоящее постановление вступает в силу по истечении одного месяца со дня его официального опубликования.

Председатель Правительства
Российской Федерации
М. КАСЬЯНОВ

ВВЕДЕНИЕ НДС НА ВВОЗ ХЛОПКА ИЗ СНГ ПРИВЕДЕТ К СНИЖЕНИЮ ВЫПУСКА ТКАНЕЙ В РФ

Введение НДС на ввозимый из стран СНГ в Россию хлопок приведет к уменьшению выпуска тканей предприятиями легкой промышленности страны, росту себестоимости и снижению конкурентоспособности российской продукции на рынке, считают в Минпромнауки РФ.

Как сообщил руководитель департамента легкой промышленности Минпромнауки Василий Петренко, согласно второй части Налогового кодекса такое решение планируется принять с 1 июля 2001 года.

По его словам, в департамент обратились руководители сотен предприятий легкой и текстильной промышленности, которые считают это решение "разорительным для отечественного товаропроизводителя". В свою очередь, отметил г-н В. Петренко, Минпромнауки направил в Минэкономразвития РФ материалы с экономическими расчетами, обосновывающими "нецелесообразность введения НДС на ввозимый из стран СНГ хлопок".

Между тем, сообщил глава департамен-

та, предприятия легкой и текстильной промышленности России продолжают увеличивать выпуск продукции. В 2000 году производство всех видов тканей по сравнению с 1999 годом увеличилось на 39,5%, в том числе хлопчатобумажных — на 44,7%, шерстяных — на 13,5%, шелковых — на 21,8%, льняных и пенькоджутовых — на 24,6%. Доля отечественных тканей на внутреннем рынке составляла от 48% (по шелковым) и до 96% (по хлопчатобумажным тканям).

По предварительным данным, экспорт хлопчатобумажных тканей вырос на 21%, причем 73% составили поставки в страны дальнего зарубежья.

В 1-м квартале 2001 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года предприятия легпрома увеличили выпуск всех видов тканей на 3,23%.

Однако, считает глава департамента, введение НДС на ввозимый хлопок "может подорвать еще не окрепшую экономику предприятий отрасли".

МПС РОССИИ ПРИСВОИЛО СТАТУС КОМПАНИЙ-ОПЕРАТОРОВ ЕЩЕ 6 ФИРМАМ

Комиссия МПС России по взаимодействию с компаниями-операторами по грузовым перевозкам провела в Москве заседание, на котором были вручены свидетельства о присвоении статуса компании-оператора еще 6 фирмам. Свидетельства вручил первый заместитель главы МПС Александр Целько.

Свидетельства получили компании "ЮКОС-транспорт", "Акрон", "Евросиб СПб", "Алькон", "РВД сервис", "СибНИЦ".

Как отметил г-н А. Целько, в настоящее время грузовыми перевозками на железных дорогах России занимаются 27 компаний-операторов, имеющих в собственности свыше 20 тыс. вагонов.

В ближайшее время, по словам замминистра, статус компаний-операторов получат еще 5 грузоперевозчиков.

Г-н А. Целько отметил, что в 2001 году "частные компании-операторы перевезут не менее 100 млн. тонн грузов, что составит более 8% общего объема железнодорожных перевозок России".

ЭКСПОРТНАЯ ВЫРУЧКА НЕФТЕКОМПАНИЙ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ СНИЗИЛАСЬ НА 5%, ДО \$5,5 МЛРД.

Экспортная выручка российских нефтяных компаний от операций с нефтью в первом квартале 2001 года предположительно составит \$5,5 млрд., что на 5% ниже аналогичного показателя прошлого года.

Такой прогноз дал аналитик по нефти и газу ИБГ "НИКойл" Геннадий Красовский.

По его словам, снижение уровня доходов нефтяных компаний от экспортных операций с нефтью вызвано, в частности, падением цен на сырье на мировом рынке. Так, средняя цена российской нефти марки Urals в январе-марте текущего года составила около \$24 за баррель, или на 10% ниже значения первого квартала 2000 года.

Между тем, сказал Г. Красовский, экспорт российской нефти в страны дальнего зарубежья за первый квартал 2001 года увеличился на 4,6% к показателю 2000 года и достиг 31,6 млн. тонн, транзит нефти через территорию России составил 3,7 млн. тонн (рост на 24%).

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ НАМЕРЕНО ИЗМЕНИТЬ НАЛОГИ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИРОДНЫМИ РЕСУРСАМИ

Правительство РФ подготовило проект главы Налогового кодекса о налоге за пользование природными ресурсами (роялти), сообщил первый замминистра финансов РФ Сергей Шаталов.

Он напомнил, что в настоящее время предприятия, занимающиеся эксплуатацией природных ресурсов, в частности добывающей отрасли, платят два "ресурсных" налога — на воспроизведение минерально-сырьевой базы и на пользование природными ресурсами (роялти).

По словам первого замминистра, предполагается, что налог на воспроизведение минерально-сырьевой базы будет отменен, а в налог на пользование природными ресурсами будут внесены существенные коррективы.

"Вместо двух налогов останется только роялти, взимание которого будет производиться по новым правилам", — сказал г-н С. Шаталов.

Он пояснил, что планируется установить единые правила взимания этого налога, разработать общую методику. Предполагается сделать единую методику расчета ставки роялти, а за счет корректировочных коэффициентов учитывать степень разработки месторождения, удаленность от трубопровода и ряд других факторов.

ЭКСПОРТ РОССИЙСКОГО ЛЕСА В СТРАНЫ АТР СОХРАНИЛСЯ НА ПРОШЛОГОДНЕМ УРОВНЕ

Экспорт российского леса из Сибири в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), в том числе в Японию и Южную Корею, за 5 месяцев 2001 года сохранился на прошлогоднем уровне, сообщил начальник отдела департамента лесопромышленного комплекса Минпромнауки РФ Виктор Логинов.

Он отметил, что появившиеся в ряде СМИ сообщения о сокращении экспорта леса из Сибири в связи с крупными наводнениями на сибирских реках "не соответствуют действительности". Во всяком случае, добавил В. Логинов, "никакой информации о сокращении экспорта в департамент не поступало".

Между тем, пояснил г-н В. Логинов, сотрудники департамента участвуют в работе проходящих на предприятиях лесного комплекса балансовых комиссий, и "руководители предприятий, в частности находящихся в государственной собственности сибирских леспромхозов, вопросы снижения объемов заготовок и поставок леса не поднимают".

"Нынешняя сложная паводковая ситуация в Сибири, — пояснил он, — не могла серьезно сказаться на лесозаготовках по объективным причинам. Во-первых, Якутия и Алтай, где произошли большие разливы рек, не являются крупными поставщиками леса, а в Иркутской области, Хабаровском и Приморском краях, которые поставляют на экспорт в страны АТР до 90% круглого российского леса, больших наводнений не было.

"СИБНЕФТЬ" ПРИСТУПИЛА К БУРЕНИЮ ПЕРВОЙ ПОИСКОВОЙ СКВАЖИНЫ НА ЧУКОТКЕ

Компания "Сибнефть-Чукотка" приступила к бурению первой поисковой скважины на острове Молчаливый в Чукотском автономном округе (участок "Лагунный").

Как отмечается в распространенном пресс-релизе "Сибнефти", на первом этапе геологоразведки сроком 3 года размер инвестиций компании составит около \$50 млн.

К настоящему времени "Сибнефть" подготовила комплексную программу деятельности на Чукотке и ведет переговоры с возможными российскими и зарубежными подрядчиками, указывается в пресс-релизе. Ожидается, что первая нефть в регионе будет добыта в 2002 году.

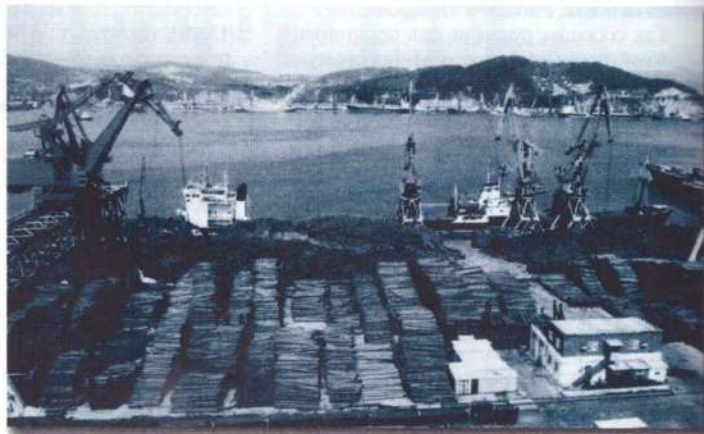
В апреле нынешнего года "Сибнефть-Чукотка" получила лицензию на разработку трех участков в Чукотском АО — "Лагунного" с оценочными запасами 38 млн. тонн условного топлива, "Телекайского" с доказанными запасами 2,8 млн. тонн нефти и 2 млрд. кубометров газа и "Западно-Озерного" (5 млрд. кубометров газа).

Лицензионные участки расположены на континентальной части Анадырского бассейна, к югу от столицы округа.

Во-вторых, по словам В. Логинова, в настоящее время объемы леса, доставляемого на склады по рекам, "незначительны и не могут повлиять на экспортные показатели".

В 2000 году объем экспорта российской лесопромышленной продукции составил около \$4 млрд. При этом 30% экспорта пришлось на поставки круглого леса.

По прогнозам экспертов лесного департамента, в 2001 году объемы экспорта не сократятся.



ИНКОТЕРМС-2000

Продолжение.
Начало в «МЭ» № 3, 4, 5, 6'2000, 2'2001.
Источник: Инкотермс-2000, публикация
МТП №560/RUS-ENG ISBN 952-9815-23-9

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ТОЛКОВАНИЯ УСЛОВИЙ ПОСТАВКИ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ

DAF DELIVERED AT FRONTIER ПОСТАВКА ДО ГРАНИЦЫ (... название места поставки)

Термин "Поставка до границы" означает, что продавец выполнил поставку, когда он предоставил неразгруженный товар, прошедший таможенную очистку для экспорта, но еще не для импорта на прибывшем транспортном средстве в распоряжение покупателя в названном пункте или месте на границе до поступления товара на таможенную границу соприкасающейся страны. Под термином "граница" понимается любая граница, включая границу страны экспорта. Поэтому весьма важно точное определение границы путем указания на конкретный пункт или место.

Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя обязанности по разгрузке товара с прибывшего транспортного средства и нес все риски и расходы за такую разгрузку, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи¹.

Данный термин может применяться при перевозке товара любым видом транспорта, когда товар поставляется до сухопутной границы. Если поставка будет иметь место в порту назначения, на борту судна, либо на пристани, то следует применять термины DES или DEQ.

А. ОБЯЗАННОСТИ ПРОДАВЦА

А.1. Предоставление товара в соответствии с договором

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

А.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Продавец обязан за свой счет и на свой риск получить любую экспортную лицензию или другое официальное свидетельство, требуемое для предоставления товара в распоряжение покупателя.

Продавец обязан выполнить, если это требуется², все таможенные формальности для экспорта товара в названное место поставки на границе и для его транзитной перевозки через третьи страны.

А.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Продавец обязан заключить за свой счет на обычных условиях договор перевозки по поставке товара в названный пункт, если такой имеется в месте поставки на границе. Если такой пункт в названном месте поставки на границе не согласован или не определен практикой подобного рода поставок, продавец может выбрать наиболее подходящий для него пункт в названном месте поставки.

Продавец может, однако, по просьбе покупателя на его риск и за его счет заключить на обычных условиях договор перевозки о последующей транспортировке товара с названного места на границе до конечного пункта назначения, названного покупателем в стране импорта.

Продавец может также отказаться от заключения такого договора; в таком случае он обязан известить покупателя об этом должным образом.

Б) Договор страхования

Нет обязательств³.

А.4. Поставка

Продавец обязан предоставить неоттуженный товар в распоряжение покупателя на прибывшем транспортном средстве в указанном месте поставки на границе в согласованную дату или срок.

А.5. Переход рисков

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

А.6. Распределение расходов

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:

- в дополнение к расходам, вытекающим из статьи А.3а) — нести все расходы, связанные с товаром до того момента, когда он поставлен в соответствии со статьей А.4., и

- если это требуется² — оплатить все расходы, связанные с выполнением таможенных формальностей, как и другие пошлины, налоги и прочие сборы, подлежащие оплате при экспорте товара и его транзитной перевозке через третьи страны до поставки в соответствии со статьей А.4.

Б. ОБЯЗАННОСТИ ПОКУПАТЕЛЯ

Б.1. Уплата цены

Покупатель обязан уплатить предусмотренную договором купли-продажи цену товара.

Б.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Покупатель обязан за свой счет и на свой риск получить любую импортную лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это требуется², все таможенные формальности, требуемые для импорта товара и для его последующей перевозки.

Б.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Нет обязательств³.

Б) Договор страхования

Нет обязательств³.

Б.4. Принятие поставки

Покупатель обязан принять поставку товара, когда она осуществлена в соответствии со статьей А.4.

Б.5. Переход рисков

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

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

Б.6. Распределение расходов

Покупатель обязан:

- нести все расходы, связанные с товаром, с момента его доставки в соответствии со статьей А.4., включая расходы по выгрузке товара, необходимые для принятия поставки товара с транспортного средства в названном месте на границе, и

- нести все дополнительные расходы, возникшие вследствие невыполнения им обязанности принять товар после его доставки в соответствии со статьей А.4., или дать сообщение в соответствии со статьей Б.7. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора, и

- оплатить, если это требуется², все пошлины, налоги и другие сборы, а также расходы на выполнение таможенных формальностей, подлежащих оплате при импорте товара, и, в случае необходимости, для его последующей перевозки.

А.7. Извещение покупателю

Продавец обязан известить достаточным образом покупателя о том, что товар отправлен в указанное место на границе, а также направить покупателю другие извещения, требующиеся ему для принятия поставки.

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

i) Продавец обязан за свой счет предоставить покупателю обычный документ или другое доказательство поставки товара в названное место на границе в соответствии со статьей А.3. а) i).

ii) Продавец обязан — если стороны договорились о последующей транспортировке товара с названного места на границе в соответствии со статьей А.3 а) ii) — предоставить покупателю за его счет и на его риск обычно получаемый в стране отправки транзитный транспортный документ на перевозку товара на обычных условиях от пункта отправления в стране экспорта до указанного покупателем места конечного назначения в стране импорта.

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

А.9. Проверка — упаковка — маркировка

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

Продавец обязан за свой счет обеспечить упаковку (за исключением случаев, когда в данной отрасли торговли согласовано или обычно принято поставлять обусловленный контрактом товар без упаковки), необходимую для организуемой им перевозки товара до границы. Упаковка осуществляется в той мере, в какой обстоятельства, относящиеся к транспортировке (способы перевозки, место назначения), известны продавцу до заключения договора купли-продажи. Упаковка должна быть маркирована надлежащим образом.

А.10. Другие обязанности

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

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

Б.7. Извещение продавцу

Покупатель обязан в случае, если он вправе определить время в рамках обусловленного срока и/или пункт принятия поставки в названном месте, надлежащим образом известить об этом продавца.

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

Покупатель обязан принять транспортный документ и/или другое доказательство поставки в соответствии со статьей А.8.

Б.9. Осмотр товара

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

Б.10. Другие обязанности

Покупатель обязан нести все расходы и оплачивать сборы, связанные с получением документов или эквивалентных им электронных сообщений, как это предусмотрено в статье А.10., а также возместить расходы продавца, понесенные последним вследствие оказания им помощи покупателю. В случае необходимости, в соответствии со статьей А.3а) ii) предоставить продавцу по его просьбе, но за счет и на риск покупателя, валютное разрешение, другие разрешения и документы или их заверенные копии, а также адрес конечного пункта назначения товара в стране импорта для получения транзитного транспортного документа или любого другого документа, предусмотренного статьей А.8. ii).

DES**DELIVERED EX SHIP****ПОСТАВКА С СУДНА (... название порта назначения)**

Термин «Поставка с судна» означает, что продавец выполнил поставку, когда он предоставил не прошедший таможенную очистку для импорта товар в распоряжение покупателя на борту судна в названном порту назначения. Продавец должен нести все расходы и риски по доставке товара в названный порт назначения до момента его разгрузки. Если стороны желают, чтобы продавец взял на себя расходы и риски по выгрузке товара, должен применяться термин DEQ.

Данный термин может применяться только при перевозке морским или внутренним водным транспортом или в смешанных перевозках, когда товар прибывает в порт назначения на судне.

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

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

А.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Продавец обязан за свой счет и на свой риск получить любую экспортную лицензию или другое официальное свидетельство или прочие документы, а также выполнить, если это потребуется¹, все таможенные формальности, требуемые для экспорта товара на границе, и, в случае необходимости, для его транзитной перевозки через третьи страны.

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

Продавец обязан заключить за свой счет договор перевозки товара до названного пункта, если такой имеется, в названном порту назначения. Если такой пункт не согласован или не определен практикой подобного рода поставок, продавец может выбрать наиболее подходящий для него пункт в названном порту назначения.

Б) Договор страхования

Нет обязательств².

А.4. Поставка

Продавец обязан предоставить товар в распоряжение покупателя на борту судна в пункте разгрузки в соответствии со статьей А.3а) в названном порту назначения в согласованную дату или в пределах согласованного срока таким образом, чтобы имелась возможность удалить товар с судна разгрузочными

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

Покупатель обязан уплатить предусмотренную договором купли-продажи цену товара.

Б.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Покупатель обязан за свой счет и на свой риск получить любую импортную лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это потребуется¹, все таможенные формальности, требуемые для импорта товара.

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

Нет обязательств².

Б) Договор страхования

Нет обязательств².

Б.4. Принятие поставки

Покупатель обязан принять поставку товара, когда она осуществлена в соответствии со статьей А.4.

средствами, соответствующими характеру товара.

А.5. Переход рисков

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

А.6. Распределение расходов

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:

- в дополнение к расходам, вытекающим из статьи А. 3а), нести все расходы, связанные с товаром до момента, когда он поставлен в соответствии со статьей А.4., и
- если это потребуется¹ — оплатить все расходы, связанные с выполнением таможенных формальностей, как и другие пошлины, налоги и прочие сборы, подлежащие оплате при экспорте товара и его отправке транзитом через третьи страны до его поставки в соответствии со статьей А.4.

А.7. Извещение покупателю

Продавец обязан известить достаточным образом покупателя о предполагаемой дате прибытия указанного судна в соответствии со статьей А.4., а также направить покупателю другие извещения, требующиеся ему для осуществления обычно необходимых мер для принятия поставки товара.

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

Продавец обязан предоставить покупателю за свой счет деливери-ордер и/или обычный транспортный документ (например, оборотный коносамент, необоротную морскую накладную, доказательство о перевозке внутренним водным транспортом или накладную смешанной перевозки), чтобы дать покупателю возможность потребовать у перевозчика товар в порту назначения.

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

А.9. Проверка — упаковка — маркировка

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

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

А.10. Другие обязанности

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

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

Б.5. Переход рисков

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

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

Б.6. Распределение расходов

Покупатель обязан:

- нести все расходы, связанные с товаром, с момента его поставки в соответствии со статьей А.4., включая расходы по выгрузке товара с судна, необходимые для принятия поставки, и
- нести все дополнительные расходы, возникшие вследствие невыполнения им обязанности принять товар, после того, как последний был предоставлен в его распоряжение в соответствии со статьей А.4., или дать извещение в соответствии со статьей Б.7. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора, и
- оплатить, если это потребуется¹, все пошлины, налоги и другие сборы, а также расходы на выполнение таможенных формальностей, подлежащих оплате при импорте товара.

Б.7. Извещение продавцу

Покупатель обязан в случае, если он вправе определить время в рамках согласованного срока и/или пункт принятия поставки в названном порту назначения, надлежащим образом известить об этом продавца.

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

Покупатель обязан принять деливери-ордер или транспортный документ в соответствии со статьей А.8.

Б.9. Осмотр товара

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

Б.10. Другие обязанности

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

АКЦИОНЕРЫ «ВНУКОВСКИХ АВИАЛИНИЙ» ОДОБРИЛИ ОБЪЕДИНЕНИЕ С АВИАКОМПАНИЕЙ «СИБИРЬ»

Акционеры авиакомпании «Внуковские авиалинии» на собрании одобрили объединение с авиакомпанией «Сибирь» (Новосибирск).

Как сообщил летный директор «Внуковских авиалиний» Юрий Сытник, вопрос «о реорганизации общества путем присоединения АО «Внуковские авиалинии» к АО «Авиакомпания «Сибирь» был основным в повестке собрания».

Завершение процедуры объединения компаний потребует около одного года.

Как ожидается, объединенная авиакомпания будет носить название «Сибирь» и базироваться в Новосибирске. Рейсы «Внуковских авиалиний» перейдут к объединенной компании.

По словам г-на Ю.Сытника, «Сибирь» возьмет на себя все долги «Внуковских авиалиний» (около \$30 млн.), восстановит летный парк и обеспечит работой более 2,5 тыс. человек. По его оценкам, после слияния у новой компании будет «на крыле» около 80 самолетов.

В январе 2000 года авиакомпания заключили коммерческое

соглашение о сотрудничестве с целью создания единого авиаперевозчика. В настоящее время «Сибирь» продает и бронирует билеты на все рейсы «Внуковских авиалиний» через свою агентскую сеть, а также производит текущие платежи для обеспечения рейсов.

Авиакомпания «Внуковские авиалинии» в 2000 году перевезла 905,2 тыс. пассажиров и 4 тыс. 830,6 тонны грузов и почты. «Сибирь» в 2000 году перевезла 832 тыс. 728 пассажиров и 8 тыс. 993 тонны грузов и почты.

Уставный капитал «Внуковских авиалиний» составляет 289 тыс. 352 рубля, он разделен на 289 352 акции номиналом 1 рубль. Среди крупнейших акционеров - «Росавиаконсорциум» (43,21%), компания «Универсус» (18,92%). Остальные акционеры имеют менее 1% акций. «Золотой» акцией обладает Минимущество РФ.

Уставный капитал АО «Авиакомпания «Сибирь» составляет 102,456 млн. рублей. В числе основных акционеров - Минимущество (25,5%), инвестиционная компания «Русинпром», финансовая компания «Еврофинанс» (Новосибирск).



Окончил с отличием Институт международных отношений. Работу во внешней торговле начал в В/О "Международная книга" системы Министерства внешнеэкономических связей, где практически сразу был вовлечен в работу по разработке логистических схем.

После окончания МГИМО связал свою деятельность с экспедированием грузов, начав в 1993 году работать в отделе логистики фирмы "Тэмдэ Лтд."

В экспедиторской фирме "Рейл Сервис" работает со дня ее образования.

В 2001 году за заслуги в развитии сферы транспортно-экспедиторских услуг и в связи с 10-летием со дня создания Российской ассоциации международных экспедиторов награжден Почетной грамотой Минтранса РФ.

Андрей КОЛБАСНИКОВ, коммерческий директор ООО «Фирма «Рейл Сервис»

НАЦЕЛЕННЫ НА СТАБИЛЬНУЮ И ДОЛГОСРОЧНУЮ РАБОТУ

— Андрей Викторович, Вы работаете в "Рейл Сервисе" со дня основания фирмы. Какой путь прошла компания за эти годы?

— ООО "Фирма "Рейл Сервис" работает на рынке экспедиторских услуг с 1998 года. За три года компания заняла одно из ведущих мест среди экспедиторских компаний. В 2000 году объем перевозок составил около 6 млн. тонн грузов, перевезено 125 тыс. вагонов, 20 тыс. шт. контейнеров.

В 2000 году "Фирма "Рейл Сервис" вступила в Российскую ассоциацию международных экспедиторов (сегодня — Ассоциация экспедиторов России) и стала ассоциированным членом ФИАТА, зарегистрирована в Реестре надежных партнеров Торгово-промышленной палаты РФ. С 2001 года — член Московской Международной бизнес-ассоциации.

— Каковы основные услуги, предлагаемые "Рейл Сервис"?

— Наша фирма осуществляет экспедирование грузов по железной дороге как по территории стран СНГ, так и третьих стран, имеет устойчивые партнерские отношения с экспедиторскими компаниями стран СНГ, Европы и Азии, деловые контакты с администрациями железных дорог.

Отработана система типовых договоров на транспортно-экспедиторское обслуживание, причем в списке наших клиентов

как крупные российские экспортеры, трейдеры, экспедиторские фирмы, так и представители среднего и малого бизнеса из различных регионов СНГ, Европы и Азии.

Предлагая нашим клиентам услуги по слежению за передвижением груза, мы имеем возможность определить его местонахождение в сети железных дорог СНГ с тем, чтобы принять своевременные меры по дальнейшему продвижению.

По желанию клиента осуществляется страхование грузов, таможенное оформление транзитных грузов. "Рейл Сервис" оказывает содействие в выделении экспортного и транзитного планов, во внесении изменений в план формирования поездов, оказывает другие услуги по организации грузоперевозок.

Хотелось бы остановиться на том, что можно назвать характерным именно для фирмы "Рейл Сервис".

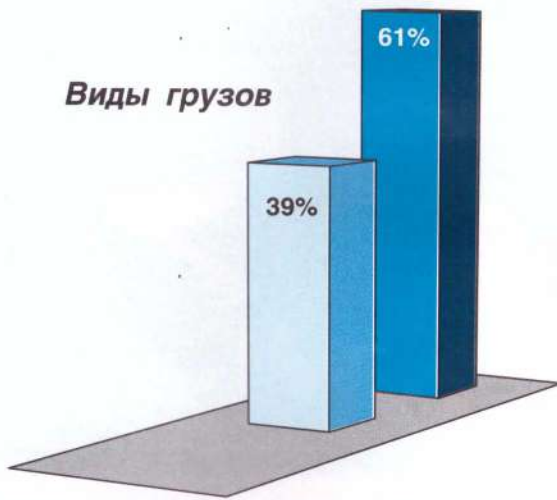
• Номенклатура перевозимых грузов не ограничена: это и грузы, перевозимые в контейнерах, и массовые грузы: уголь, металлы, лес, зерно, минеральные удобрения, нефть и нефтепродукты, при этом более 35% от общего объема перевозок составляют любые другие конвенциональные грузы.

• Обеспечив себя необходимой договорной базой и, прежде всего, имея договор с ЦФТО МПС РФ, условия которого дают возможность "Рейл Сервис" проплачивать транзит по РЖД, наша фирма организует транзитные перевозки как в сообщении между странами СНГ, так и из третьих стран в третьи. В 2000 году доля транзитных перевозок контейнеров составила 55% от общего объема перевозок контейнеров.

• Мы считаем, что использование современных информационных технологий имеет огромное значение для деятельности экспедиторской фирмы. Специалисты "Рейл Сервис", не выходя за рамки одной программы, могут организовать весь процесс перевозки, начиная от первоначального обращения клиента в нашу компанию. Все аспекты деятельности фирмы завязаны в единый процесс, причем как в части обслуживания клиентов, так и в части расчетов с перевозчиками. Первоначальная базовая программа вобрала в себя в процессе отладки и совершенствования опыт спеш

ПЕРЕВЕЗЕНО В 2000 ГОДУ ПО РОССИИ:
6 млн. тонн грузов, 125 тыс. вагонов, 20 тыс. контейнеров

Виды грузов



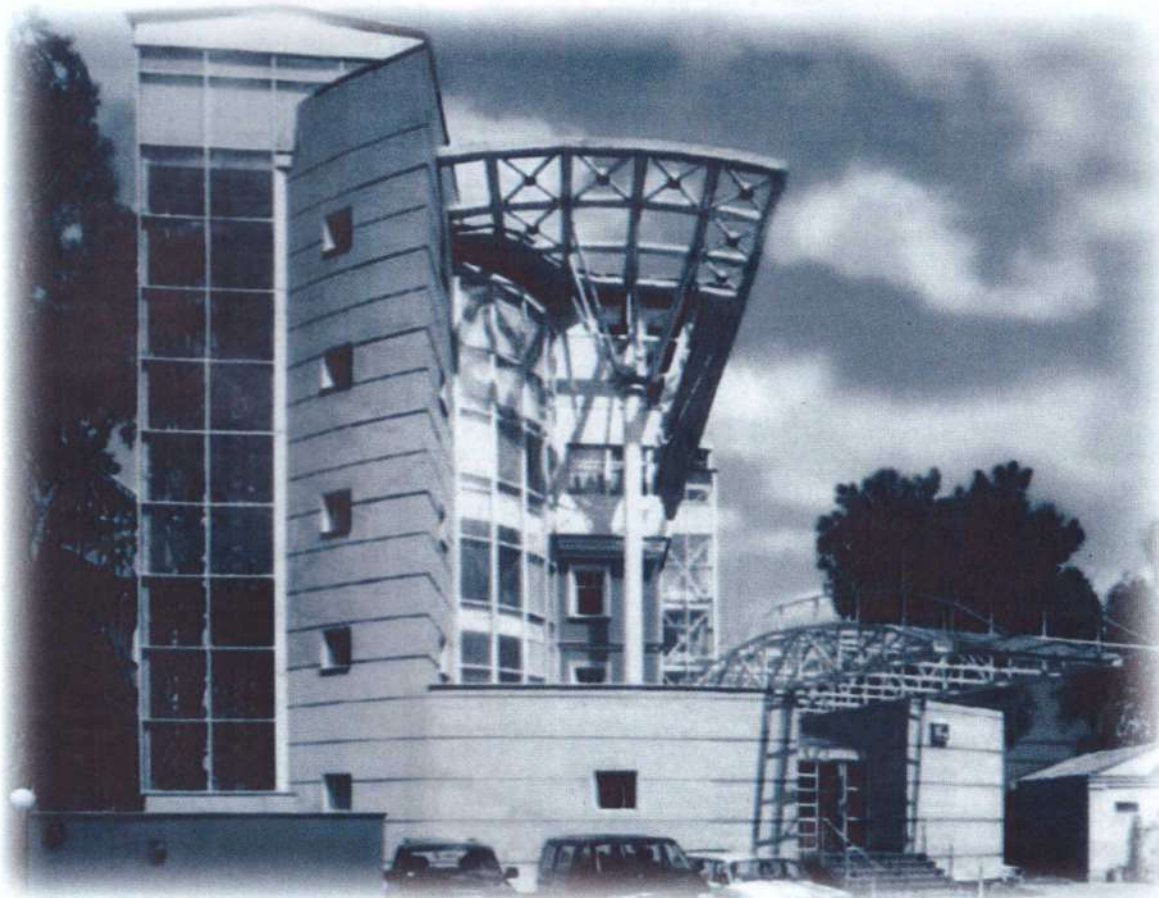
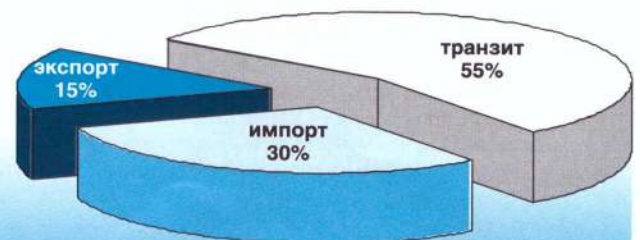
61% – массовые грузы (лес, металлы, удобрения, уголь, нефтепродукты)

39% – прочие грузы (зерно, оборудование, сжиженные газы, щебень, спирты, химические грузы и др.)

Перевозки конвенциональных грузов



Контейнерные перевозки



РейтлСәрвис

алистов нашей фирмы. В настоящее время, используя в работе самое современное программное обеспечение, сотрудники осуществляют обработку заявок клиента в течение суток. Кроме того, были учтены и современные требования структур, действующих в организации процесса перемещения груза и последующих расчетах, а именно: ЦФТО и ГВЦ МПС РФ, администраций железных дорог СНГ, таможенных органов и др. Проводится электронная сверка взаиморасчетов с ЦФТО МПС. Недавно программа была продемонстрирована в Москве на международной конференции «Совершенствование транспортного обслуживания перевозки грузов на основе внедрения информационных систем».

— *Каждая компания проходит в своем развитии несколько периодов, и на каждом новом этапе предлагает своим клиентам новые услуги, совершенствует свою деятельность. Что дополнительно предлагает сегодня своим клиентам «Рейл Сервис»?*

— Основным приоритетом в работе компании является совершенствование нашей работы с клиентами.

В настоящее время «Рейл Сервис» может предложить клиентам не только организацию перевозки грузов по железной дороге, но и оптимальные маршруты доставки грузов в смешанном сообщении, организуя перевозки по железной дороге и морем, перевалку в порту и другие дополнительные услуги в связи с осуществлением интермодальных перевозок. Предоставление коносамента, FCR и других документов ФИАТА вошло в практику повседневной работы по оформлению такого рода перевозок.

Совершенствуются также организационная структура компании и бизнес-процессы. Был создан отдел развития бизнеса, который занимается только работой с клиентами, впервые обратившимися в нашу компанию, для них осуществляется бесплатный расчет ставок, оказываются консультации по всем вопросам, связанным с организацией перевозок.

Одной из новых форм работы является проведение качественного опроса наших клиентов. Их мнение о работе компании и пожелания по различным вопросам нашего взаимодействия являются для нас особенно ценными. Анализ данных, полученных при анкетировании, еще продолжается.

В связи с тем, что наша компания является участником разработки и апробирования одной из самых совершенных программ по организации процесса перевозки, и мы имеем большой опыт в такого рода работе, планируется участие в различных проектах по организации Интернет-трейдинга в области логистики.

— *Несколько слов о такой форме работы экспедиторских компаний, как участие в выставках и конференциях.*

— «Рейл Сервис» принимает активное участие в международных выставках, посвященных транспортным вопросам, таких

как «Транс Россия» (Москва), «Транс Казахстан» (Алма-Аты), «Транс Евразия» (Стамбул), «Транссиб» (Новосибирск), «BIRE Transport» (Белград), а также в специализированных товарных выставках, например «Металлургия-2001», активно предлагая свои услуги на различных секторах рынка. Активно участвуем и в конференциях и семинарах как в рамках работы вышеуказанных выставок, так и в специализированных семинарах и конференциях по транспортным вопросам.

— *Какова кадровая политика компании?*

— Кадры представляют одну из главных ценностей нашей фирмы. В «Рейл Сервисе» работают сотрудники, имеющие значительный опыт работы в области непосредственно экспедирования, а также планирования, финансов, маркетинга. Однако сегодня в связи с новой ситуацией на рынке, с необходимостью предложения новых услуг, переходом компании на иной, более высокий уровень сервиса требуется особое внимание к образованию и повышению подготовки кадров. В связи с этим кадровая политика руководства компании строится в двух направлениях: начат активный процесс повышения квалификации сотрудников фирмы — они проходят обучение в Центре повышения квалификации АЭР, в Центре компьютерного обучения при МГТУ им. Баумана, в Международной академии бизнеса, посещают курсы иностранных языков; второе направление — работа над повышением мотивации сотрудников и степени их вовлеченности в процессы, происходящие в нашей компании в связи с реорганизацией деятельности в новых условиях рынка.

— *И последний вопрос — чем увлекается коммерческий директор фирмы «Рейл Сервис», есть ли у Вас хобби, увлечения? Хотите верить, что у современного молодого руководителя находится время и на отдых.*

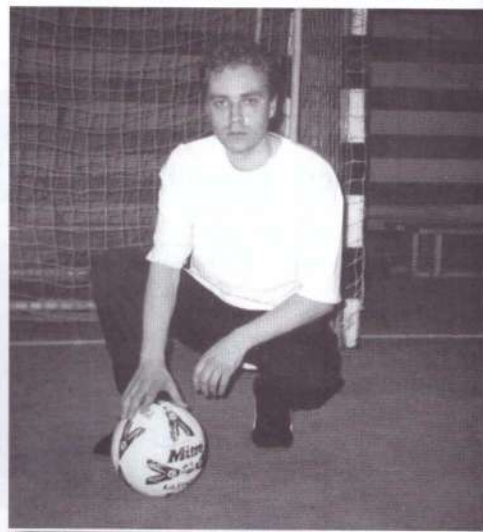
— Одно из моих увлечений — футбол. Уже несколько лет в нашей фирме существует футбольная команда. Командная игра (как и командная работа) — вполне в духе

нашей компании. Недавно мы участвовали в турнире, посвященном 5-летию фирмы «Северстальтранс». Как видите, общение с экспедиторскими фирмами происходит и на неформальном уровне.

Хотелось бы особо остановиться на том, что фирма «Рейл Сервис» нацелена на стабильную и долгосрочную работу на рынке экспедиторских услуг, а также на сотрудничество со всеми экспедиторскими компаниями как в рамках совместной работы в Ассоциации экспедиторов РФ, так и поддерживая с ними деловые и дружеские отношения.

— *Мы знаем, что в этом году Вам была вручена Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации. Поздравляем Вас и желаем успехов в бизнесе.*

— Спасибо.



нашей компании. Недавно мы участвовали в турнире, посвященном 5-летию фирмы «Северстальтранс». Как видите, общение с экспедиторскими фирмами происходит и на неформальном уровне.

Хотелось бы особо остановиться на том, что фирма «Рейл Сервис» нацелена на стабильную и долгосрочную работу на рынке экспедиторских услуг, а также на сотрудничество со всеми экспедиторскими компаниями как в рамках совместной работы в Ассоциации экспедиторов РФ, так и поддерживая с ними деловые и дружеские отношения.

— *Мы знаем, что в этом году Вам была вручена Почетная грамота Министерства транспорта Российской Федерации. Поздравляем Вас и желаем успехов в бизнесе.*

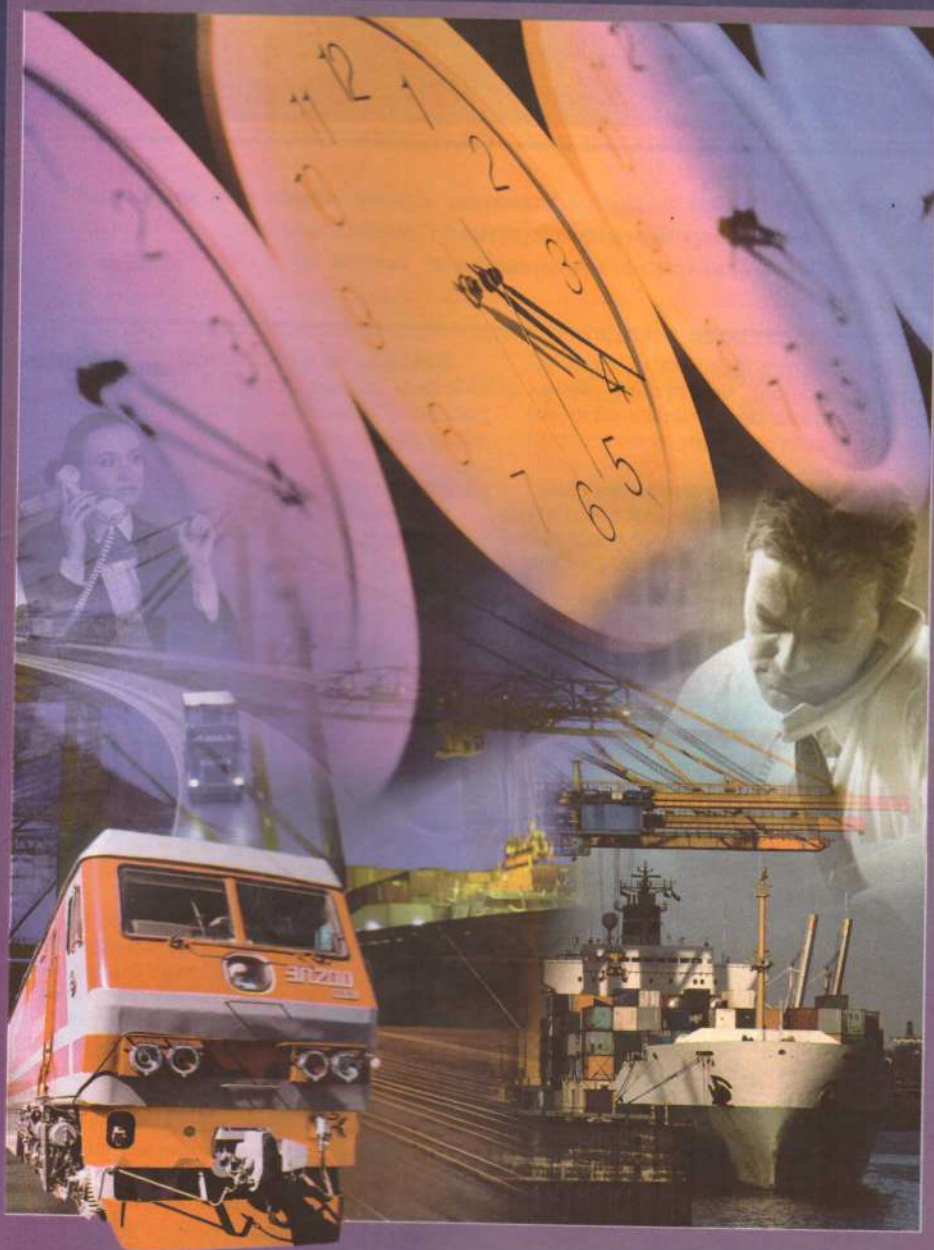
— Спасибо.





РейлСервис

**Мы эффективно работали вчера,
Стабильно работаем сегодня и
Будем Вашим надежным партнером завтра!**



- экспедирование грузов по территории стран СНГ и третьих стран
- организация перевозки грузов конвенционально и в контейнерах
- разработка оптимальных схем доставки грузов по железной дороге, морем и в смешанном сообщении
- организация перевозки транзитных грузов
- услуги по перевалке грузов в порту
- предоставление информации о местонахождении грузов
- таможенное оформление транзитных грузов
- обработка заявок клиентов в течение суток с использованием специальных программ
- страхование грузов
- оказание других услуг

**ООО "Фирма "Рейл Сервис"
107140, Москва, Нижняя Красносельская ул., 5, стр. 6
Тел. (095) 262-68-67, 262-53-33
Факс (095) 262-19-66, 262-53-01, 234-80-60
E-mail: rs@railservice.ru
Internet: www.railservice.ru**

КАК ОБУСТРОИТЬ ПУНКТЫ ПРОПУСКА



Публикация не является самоцелью, а лишь приглашением для всех заинтересованных министерств и ведомств к обсуждению поднятых вопросов.

Для однозначного понимания того, о чем будет идти речь, сначала необходимо уточнить смысл некоторых используемых в статье понятий.

Так, под «пунктом пропуска» следует понимать «... комплекс зданий, помещений, сооружений с соответствующим технологическим оборудованием, в которых осуществляют деятельность органы пограничного и иных видов контроля».

Для обеспечения контроля за соблюдением установленных правил пересечения государственной границы физическими лицами, перемещения через нее транспортных средств, грузов, товаров и животных соответствующими федеральными органами исполнительной власти в пунктах пропуска в установленном порядке создаются подразделения пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, иммиграционного, ветеринарного, фитосанитарного и транспортного контроля» (Положение о пунктах пропуска через государственную границу РФ).

И, наконец, определимся с термином «обустройство».

В материалах проведенной инвентаризации пунктов пропуска, в частности, было установлено, что эффективность функци-

Материалы выполненного автором данной статьи поручения Правительства РФ по инвентаризации пунктов пропуска ранее были опубликованы в «МЭ» №4 за 2000 год. Сегодня речь идет о конкретизации некоторых выводов и дальнейшем развитии исследуемой темы.

онирования пункта пропуска (в части таможенных органов), при прочих равных условиях, зависит от обеспеченности его служебными помещениями, техническими средствами таможенного контроля, средствами связи, автотранспортом, вычислительной техникой. Величина этих показателей колеблется в широких пределах, но в среднем по границе довольно-таки низкая и составляет:

- по служебным помещениям — 68%;
- по техническим средствам таможенного контроля (ТСТК) — 50%;
- по средствам связи — 50%;
- по автотранспорту — 68%;
- по вычислительной технике — 41%.

Показатели обеспеченности автомобильных пунктов пропуска по участкам государственной границы приведены в таблице 1.

Аналогичные показатели обеспеченности были рассчитаны по другим видам пунктов пропуска — железнодорожным, воздушным, морским и речным.

В силу этого и предлагается под обустройством (вернее сказать — под дообустройством) понимать доведение приведенных в табл. 1 показателей обеспеченности пунктов пропуска хотя бы до существующих норм положенности.

Определившись с некоторыми основными понятиями, перейдем к изложению сути представляемого для обсуждения вопроса.

Казалось бы, что проделанная по инвентаризации работа в общем и целом достигла своей цели. Однако более подробный анализ показывает, что это не совсем соответствует действительности. В составленной Правительством РФ задаче изначально были заложены определенные просчеты. Так, в числе министерств-исполнителей (Минтранс России, МПС России, ФПС России, ГТК России — балансодержатели морских, речных, железнодорожных, авиационных и автомобильных пунктов пропуска соответственно) отсутствовали Минобороны России — балансодержатель пунктов пропуска на аэродромах, открытых для международных полетов, а также Минсельхоз России и Минздрав России, осуществляющие в пунктах пропуска соответствующие виды контроля. В результате их интересы в итоговых материалах по инвентаризации учтены не были вообще.

Естественным продолжением проведенной работы по инвентаризации явилась бы программа обустройства пунктов пропуска, разрабатываемая под непосредственным руководством ФПС России, присутствие которой, с одной стороны, обязательно на пунктах пропуска всех видов, и не заинтересованной в лоббировании какого-либо балансодержателя — с другой.

Как представляется, на предварительном этапе выполнения программы необходимо провести работу по упорядочению



НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЕ РОССИИ

Средняя обеспеченность автомобильных пунктов пропуска по участкам государственной границы (в части таможенных органов)

Таблица 1

Участок границы	ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ %				
	служебные помещения	ТСТК	средства связи	автотранспорт	вычисл. техника
Калининградское таможенное управление (КТУ)					
с Литвой	78	80	45	50	62
с Польшей	70	79	69	96	49
Северо-Западное таможенное управление (СЗТУ)					
с Норвегией	80	50	60	100	50
с Финляндией	19	16	18	17	14
с Эстонией	94	93	96	100	90
с Латвией	73	88	49	100	70
Западное таможенное управление (ЗТУ)					
с Украиной	87	48	70	66	47
Северо-Кавказское таможенное управление (СКТУ)					
с Украиной	44	60	62	42	70
с Грузией	80	53	66	66	53
с Казахстаном	75	75	34	100	2
Дагестанское таможенное управление (ДТУ)					
с Грузией	-	-	-	-	-
с Азербайджаном	33	40	34	28	26
Поволжское таможенное управление (ПТУ)					
с Казахстаном	100	30	55	100	40
Уральское таможенное управление (УТУ)					
с Казахстаном	87	50	55	86	33
Западно-Сибирское таможенное управление (ЗСТУ)					
с Казахстаном	72	51	72	88	63
с Монголией	90	50	20	50	100
Восточно-Сибирское таможенное управление (ВСТУ)					
с Монголией	38	35	32	42	19
с Китаем	100	100	83	100	100
Дальневосточное таможенное управление (ДВТУ)					
с Китаем	72	72	64	100	60
с Кореей	-	-	-	-	-
По границе в целом	68	49	50	68	41

нормативно-правовой базы пунктов пропуска. Для этого каждому министерству (ведомству)-балансодержателю следует представить в ФПС России предложения:

- ◆ о перечне пунктов пропуска, подлежащих обустройству;
- ◆ об отмене некоторых ныне не действующих распоряжений Правительства РФ;
- ◆ о закрытии пунктов пропуска, открытых установленным порядком, но не функционирующих по каким-либо причинам;
- ◆ об исключении из соответствующих соглашений пунктов пропуска, не открытых и не функционирующих с обеих сторон;
- ◆ о пунктах пропуска, открытых в одностороннем порядке;
- ◆ об изменении режима работы некоторых пунктов пропуска.

Окончательный перечень пунктов пропуска, предлагаемый для обустройства, каждому министерству (ведомству)-балансодержателю необходимо согласовать, но не с министерствами (ведомствами)-балансодержателями, а только с заинтересованными министерствами (ведомствами), осуществляющими функции государственного контроля в данном виде пунктов пропуска. Так, например, перечень автомобильных пунктов пропуска ГТК России согласовывает с Минсельхозом, Минздравом, Минтрансом России и, конечно, с ФПС





Схема 1

России (см. схему 1).

На основании аналогичных материалов, представленных всеми министерствами (ведомствами)-балансодержателями, ФПС России формирует окончательный перечень пунктов пропуска, подлежащих обустройству (см. схему 2).

На этом этапе упорядочивания нормативно-правовой базы и подготовки перечня пунктов пропуска, подлежащих обустройству, следует считать завершенным.

Одновременно в Правительство РФ представляются проекты поручений по корректировке соответствующих соглашений, протоколов рабочих встреч, в том числе:

МИД России — в части исключения пунктов пропуска, установленных, но до сих пор не открытых;

смешанной российско-украинской комиссии по сотрудничеству — в части урегулирования вопросов по автомобильным пунктам пропуска, открытым в одностороннем порядке обеими сторонами; открытым в соответствии с установленным порядком, но не функционирующим в настоящее время по каким-либо причинам, или исключения из перечня установленных, но не открытых.

Более того, следует провести ряд других аналогичных мероприятий, в частности закрыть некоторые упрощенные пункты пропуска на российско-финской границе и пункты пропуска для пересечения границы в упрощенном порядке автомобильным или гужевым транспортом на российско-монгольской границе.

Кроме того, как показывает практика, самому Правительству РФ целесообразно пересмотреть некоторые в настоящее время уже не действующие распоряжения относительно открытых пунктов пропуска.

Строго говоря, только после представления в Правительство РФ перечня пунктов пропуска, подлежащих обустройству (база данных ФПС России), следует при-

ступать к разработке проекта программы их обустройства. Для чего, основываясь на показателях обеспеченности железнодорожных, морских, речных и авиационных пунктов пропуска, нетрудно решить обратную задачу по расчету средств, необходимых для их обустройства. Проведя эти несложные вычисления, мы тем самым сформируем объемы финансирования по министерствам (ведомствам)-ба-



Схема 2

лансодержателям. С учетом предложений Минобороны, Минсельхоза, Минздрава и ФПС России определяются объемы финансирования на программу обустройства в целом. На этом этапе разработки проекта программы обустройства пунктов пропуска следует считать завершенным.

Далее совместно с Минэкономразвития и Минфином России целесообразно провести оценку и экспертизу программы и утвердить ее в правительстве. При этом в правительство, по мнению автора, следует представить этапы реализации программы с учетом приоритетов. Так, к числу первоочередных, подлежащих обустройству, можно, например, отнести пункты пропуска:

- ◆ при дообустройстве которых решаются политические цели;
- ◆ расположенные на основных направлениях транзитных транспортных коридоров через территорию РФ;
- ◆ расположенные на каком-либо менее обустроенном участке государственной границы;
- ◆ при дообустройстве которых решается задача переноса таможенного оформления и таможенного контроля на границу;
- ◆ при дообустройстве которых решается проблема очередей, возникающих из-за недостаточной пропускной способности, и др.

Но даже и после этого работа не должна считаться завершенной до тех пор, пока не будут сформированы единый перечень действующих пунктов пропуска, расположенных на границе РФ, и соответствующая ему база данных. Практическая реализация этого предложения позволяет не только получать ответы на многие вопросы, связанные с состоянием и обеспеченностью пунктов пропуска, но и использовать имеющуюся информацию для решения широкого круга практических задач.

Более того, при определенной доработке имеющихся материалов представляется возможным создать автоматизированную информационно-справочную систему о состоянии инфраструктуры пунктов пропуска-

ка на государственной границе РФ.

Другой логически вытекающей из обсуждаемой является проблема создания на базе функционирующих пунктов пропуска единой, на первых порах ведомственной, не автоматизированной системы автомобильных пунктов пропуска и, естественно, системы управления пунктами пропуска. Однако это тема отдельной беседы.

Евгений АФОНИН,

сотрудник Главного управления организации таможенного контроля ГТК России, кандидат военных наук, старший научный сотрудник.

МАП РОССИИ ОТМЕНИЛО ЛЬГОТЫ НА ПЕРЕВОЗКИ РЯДА ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

Правление Министерства по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства с 5 мая отменило льготы на перевозки по железным дорогам России ряда грузов.

Как сообщил пресс-атташе центра общественных связей МПС России Анатолий Яковлев, постановление МАП принято в соответствии с решением комиссии Правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте.

В частности, принято решение отменить понижающий коэффициент в размере 0,95% на перевозки каменного угля, железных руд и концентратов, нефти и мазута.

Одновременно, отметил А. Яковлев, установлен понижающий коэффициент в размере 0,9% на перевозки сахарной свеклы, бахчевых культур, природных минерально-строительных материалов и промышленного минерального сырья.

По данным МПС России, данные меры обеспечат получение среднемесячных дополнительных доходов в размере 270 млн. руб., что позволит частично компенсировать выпадающие в 2001 году доходы железнодорожной отрасли в результате введения первого этапа сближения тарифов на перевозки.

По предложению МПС, пояснил А. Яковлев, правление МАП уточнило порядок расчета за перевозки скоропортящихся грузов в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах (КРК).

РОССИЯ И США НАМЕРЕНЫ СОТРУДИЧАТЬ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

МПС России и Федеральная администрация железных дорог США подписали меморандум о сотрудничестве.

Как сообщили в пресс-службе министерства путей сообщения, в США побывала делегация МПС России во главе с первым заместителем министра Александром Мишариным, которая провела переговоры с руководством Федеральной администрации железных дорог США, а также с менеджерами американских и канадских железных дорог.

В пресс-службе МПС отмечают, что меморандум направлен на развитие взаимовыгодного сотрудничества в области совместного решения проблем совершенствования железнодорожной техники и технологий. Программа ви-

зита делегации МПС России в США и Канаду включала, в частности, переговоры с руководством Федеральной администрации железных дорог США по вопросам открытия представительства МПС в Вашингтоне и аналогичного представительства американских железных дорог в Москве.

Состоялась также встреча с руководством железнодорожной пассажирской компании АМТРАК. В штаб-квартире компании General Electric обсуждались перспективы сотрудничества в области локомотивостроения.

В Канаде российская делегация ознакомилась с работой крупного диспетчерского центра железнодорожной компании Canadian Pacific.

ЧЛЕНЫ ОСЖД ОПРЕДЕЛИЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ТАРИФНУЮ ПОЛИТИКУ НА 2001 ГОД

Главы железнодорожных ведомств СНГ и стран Восточной Европы провели в столице Азербайджана 29-ю сессию ОСЖД, на которой определили параметры единой тарифной политики на 2001 год, сообщили в пресс-службе МПС России.

В пресс-службе пояснили, что сессию проводит Организация союза железных дорог (ОСЖД), которая в свое время была создана в рамках Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) СССР и странами Восточной Европы. Российскую делегацию на сессии возглавлял министр путей сообщения РФ Николай Аксененко.

В работе сессии в качестве наблюдателей приняли участие также руководители ряда железных дорог Западной Европы, в частности Германии и Франции.

Согласно информации пресс-службы МПС, главы железнодорожных ведомств наметили меры по сокращению времени простоя поездов при пограничном и таможенном досмотре, рассмотрели вопросы развития международных транспортных коридоров, развития сотрудничества железных дорог ОСЖД на ближайшую перспективу.

На сессии обсуждалась возможность участия железных дорог в организации нового международного транспортного коридора, который проходит из Индии через территории Ирана и России в страны Северной Европы.

Принято также решение о проведении 30-й сессии ОСЖД 11-14 июля 2002 года в столице Литвы Вильнюсе.

АЗЕРБАЙДЖАН СОГЛАСЕН НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ИРАНОМ

Азербайджан дал согласие на строительство участка железной дороги, которая соединит железные дороги России, Азербайджана и Ирана в единую транспортную сеть и таким образом положит начало реализации проекта транспортного коридора Север-Юг.

Об этом стало известно в ходе беседы президента Азербайджана Гейдара Алиева с министром путей сообщения России Николаем Аксененко.

По словам главы МПС, российская сторона предлагает проект строительства железнодорожного участка длиной 355 километров между азербайджанским городом Астара, расположенным на азербайджано-иранской границе, и иранским городом Казвин. Строительство половины участка протяженностью 175 км берет на



себя иранская сторона, остальной участок длиной 180 км будет построен Россией при участии азербайджанской стороны.

Г-н Г. Алиев отметил, что этот проект обсуждался между Баку и Тегераном и ранее, однако Иран был готов взять на себя лишь половину расходов. У азербайджанской же стороны не было необходимых финансовых средств.

По словам г-на Н. Аксененко, ожидающаяся прибыль от транзита грузов (13 млн. тонн) по этому участку составит в размере примерно \$260 млн. в год.

“Россия готова строить самостоятельно за счет собственных средств эту дорогу. Для нас принципиальное значение имеет согласие азербайджанской стороны”, — подчеркнул Н. Аксененко. По его словам, от этого проекта выиграют и Россия, и Азербайджан, и Иран.

Г. Алиев дал принципиальное согласие на реализацию этого проекта, вместе с тем добавив, что необходима тщательная проработка экономических аспектов строительства.

“СЕВЕРСТАЛЬ” ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ХИМТЕРМИНАЛА СТОИМОСТЬЮ \$75 МЛН.

Транспортная компания “Северстальтранс” (входящая в холдинг предприятий “Северсталь”) и ЗАО “Балтхимэкспорт” (“Северстальтранс” является одним из его крупнейших акционеров) примут участие в строительстве крупного терминала по перевалке химпродукции в Ленинградской области.

Как сообщается в пресс-релизе АО “Северсталь” (головное предприятие холдинга), проект по строительству газового терминала на о. Высоцкий (Ленинградская область) предусматривает перевалку 1 млн. тонн жидкого аммиака и метанола в год. Стоимость строительства терминала оценивается в \$75 млн., а срок окупаемости — 6 лет.

Комментируя возможность реализации проекта, генеральный директор АО “Северсталь” Алексей Мордашов подчеркнул, что проект входит в осуществляемую “Северсталью” программу диверсификации бизнеса.

“Участие в строительстве химического терминала не имеет прямого отношения к грузоперевозкам “Северстали”, и мы рассматриваем проект как коммерческий. Наша транспортная компания заинтересована в развитии железнодорожного транспорта, российских портов и транспортного машиностроения”, — отметил А. Мордашов.

Он также заявил, что “проект строительства включен во все правительственные программы, в том числе и программу возрождения торгового флота”. “Сегодня российские производители аммиака и метанола, не имея своего терминала, пользуются перевалкой или в Вентспилсе, или в Одессе”, — отметил гендиректор “Северстали”.

АЭРОПОРТ “ДОМОДЕДОВО” ПОЛУЧИЛ МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ

Руководство Межгосударственного авиационного комитета (МАК) вручило руководству аэропорта “Домодедово” сертификат для выполнения международных полетов воздушных судов, а также эксплуатации в сложных метеословиях по I и II категориям Международной организации гражданской авиации ICAO.

Сертификат гарантирует авиакомпаниям, выполняющим рейсы в “Домодедово”, готовность к приему их авиалайнеров в соответствии с требованиями, отвечающими международным стандартам ICAO.

В настоящий момент специалисты “Домодедово” и МАК проводят предварительные работы по присвоению аэродрому высшей (III) категории ICAO.

Аэродром международного аэропорта “Домодедово” — это комплекс современных инженерных сооружений, включающий две взлетно-посадочные полосы и перрон, отмечает МАК. Аэродром способен принимать любые типы отечественных и зарубежных воздушных судов и не имеет ограничений по взлету/посадке в ночное время, а также по уровню шума. Аэродром оборудован магистральными рулежными дорожками, сетью скоростных и вспомогательных соединительных рулежных дорожек. Перрон для воздушных судов имеет более 90 мест стоянок.

УВАЖАЕМЫЕ СНАБЖЕНЦЫ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ!

НАШИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ ВЫПУСКАЮТСЯ И ВСЕГДА ЕСТЬ В НАЛИЧИИ

ПРОКЛАДКИ БЛОКА СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ:

Зд-6	4-ч 10,5/13
6-ч 18/22 тн	4-ч 9,5/11
(в комплекте с прокладкой выхлопного коллектора)	
6-ч 12/14	4-ч 8,5/11

ЗАЯВКИ НАПРАВЛЯЙТЕ И ОБРАЩАЙТЕСЬ ЗА СПРАВКАМИ ПО АДРЕСУ:

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

С уважением,
предприниматель

РЕШЕТНИКОВ В. В.



КРАСНОЯРСКИЙ АЭРОПОРТ МОЖЕТ СТАТЬ ТРАНЗИТНЫМ НА КРОСПОЛЯРНЫХ АВИАТРАССАХ

АО “Красноярские авиалинии” намерено сделать Красноярский аэропорт транзитным на кроссполярных авиатрассах, сообщил на пресс-конференции генеральный директор “Красноярских авиалиний” Борис Абрамович.

По его словам, для этого в ближайшие годы планируется провести ряд мероприятий. В частности, ведутся переговоры с несколькими зарубежными авиакомпаниями (их название Б. Абрамович не уточнил), которые с 1 апреля 2001 года совершают регулярные пассажирские перелеты по четырем кроссполярным авиатрассам, проходящим над территорией Красноярского края.

В настоящее время, по данным г-на Б. Абрамовича, такие полеты совершают 8 авиакомпаний, в числе которых “Дельта” (США), American Airlines, сингапурская авиакомпания и ряд других.

Гендиректор “Красноярских авиалиний” также сообщил, что с июня авиакомпания увеличит количество аэропортов назначения до 33. Таким образом, подчеркнул он, из Красноярска по воздуху можно будет напрямую добраться практически в любой регион России. По его мнению, это может привлечь иностранные авиакомпании, совершающие рейсы по кроссполярным авиатрассам.

Б. Абрамович добавил, что в 2001 году будет проведена частичная реконструкция аэровокзала Красноярского аэропорта для повышения комфортности обслуживания транзитных пассажиров, на проведение которой планируется направить 25 млн. рублей из средств предприятия. Кроме того, в текущем году также будет проведен первый этап капитального ремонта взлетно-посадочной полосы аэропорта.

С 1 февраля 2001 года Государственная служба гражданской авиации России открыла для регулярных рейсов четыре кроссполярные трассы с пропускной способностью два самолета в час.

Кроссполярные трассы созданы для перелетов между аэропортами Северной Америки и Юго-Восточной Азии как альтернативные существующей системе маршрутов над акваторией Тихого океана.

АО “Красноярские авиалинии” осуществляет в Красноярском крае 90% авиационных пассажирских и грузоперевозок на федеральных направлениях.

Редакция газеты «Морские вести России»
предлагает книгу-календарь

ФЛОТ РОССИИ ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

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

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



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

МВ

Редакция газеты
«Морские вести России»

предлагает

Таможенный кодекс РФ с постатейными материалами

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

Материалы к конкретной статье Таможенного кодекса приводятся в следующей последовательности:

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

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

Заявки направлять:

103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.

Тел./факс (095) 927-86-68, 921-30-04

E-mail: morvesti@cityline.ru

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

ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕДАКЦИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ИЗДАНИЙ

(газеты
журналов
«Морские вести России»,
«Международный экспедитор»,
«Морские порты России»
и «Транспортное дело России»)

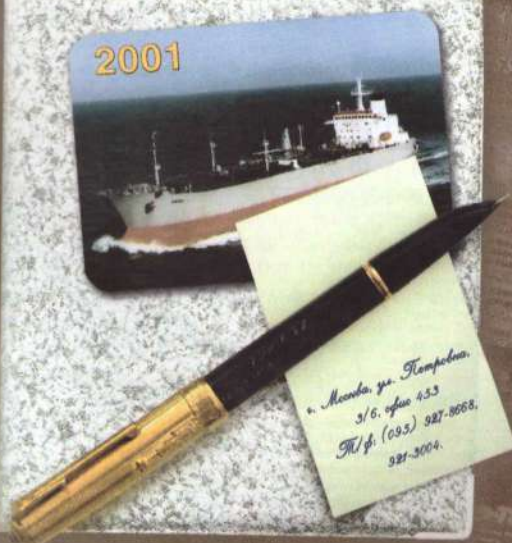
ПОДГОТОВИТ И ИЗДАСТ ДЛЯ ВАС:

- поздравительные открытки;
- карманные, настенные и настольные календари;
- ежедневники;
- планинги;
- настольные блоки для записей (кубарики);
- авторучки, зажигалки, брелоки и др.

Все – с логотипом
Вашей компании!

По всем вопросам
обращайтесь
в рекламную службу
к Вере Никитиной

Т/ф: (095) 927-86-68; 921-30-04. Москва, ул. Петровка, 3/6, офис 453



МВ

СБОРНИК

«МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ»

Редакция журнала «Морские порты России»
завершает подготовку полноцветного сборника

«МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ»

т/ф: (095) 927-86-68, 921-30-04

КОММЕНТАРИИ К КОДЕКСУ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

Редакция газеты
«Морские вести России» предлагает
книгу «Комментарии к КТМ РФ»

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

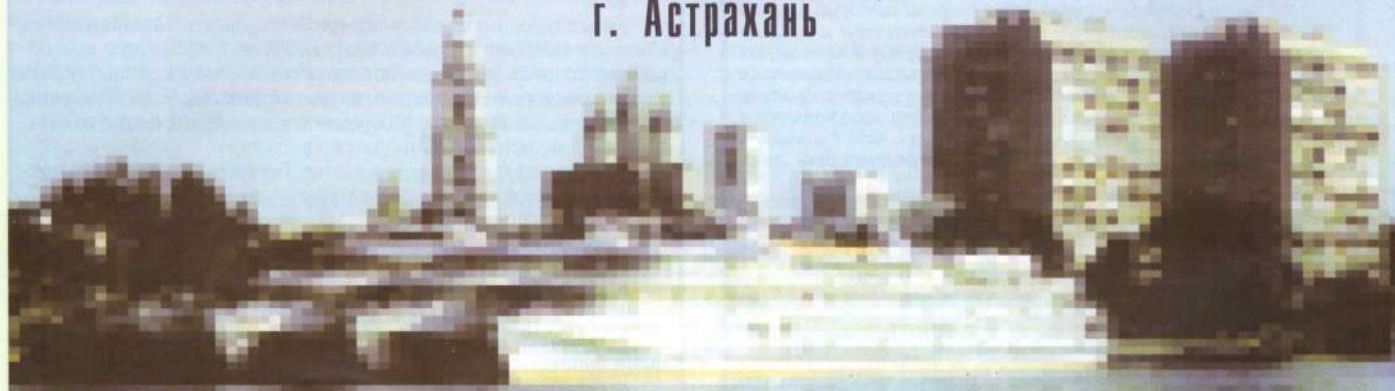
КОДЕКС ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

Редакция газеты «Морские вести России»
предлагает книгу
«Кодекс торгового мореплавания РФ»

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

III специализированная выставка «ПОРТОВЫЙ ГОРОД»

с 26 по 28 сентября 2001 года
г. Астрахань



РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ:

Терминал и склад. Складское оборудование

Информационное обеспечение. Система связи и навигации

Автоматизация погрузочно-разгрузочных работ

Транспортная логистика. Программное обеспечение

Подъемно-транспортные механизмы

Спасательные средства. Спецодежда

Транспортно-экспедиторские услуги

Вспомогательные средства и оборудование

ОРГАНИЗАТОР:

Астраханская торгово-промышленная палата,
Выставочная фирма ООО «Парад»

г. Астрахань, ул. Желябова, 50
Тел./факс: (8512) 25-58-03
E-mail: cci@mail.astrakhan.ru

«НОРНИКЕЛЬ» НАМЕРЕН СОЗДАТЬ РЯД СП С КРУПНЕЙШИМИ МИРОВЫМИ КОМПАНИЯМИ

РАО «Норильский никель» планирует в ближайшие годы создать ряд СП с крупнейшими мировыми компаниями, заявил бывший гендиректор РАО, губернатор Таймырского АО Александр Хлопонин.

По его словам, планы по созданию совместных предприятий по выпуску продукции глубокого передела связаны с главными стратегическими целями «Норильского никеля», который к 2010 году намерен стать транснациональной корпорацией.

Одним из таких проектов, по словам г-на А. Хлопонина, является проект создания СП по выпуску нержавеющей стали в Китае, партнером «Норникеля» в котором может стать немецкий концерн Thyssen-Krupp.

«Норильский никель» также рассматривает возможность создания СП по добыче никеля в Австралии и в Папуа-Новая Гвинея, отметил А. Хлопонин.

Очень интересными и перспективными, по мнению А. Хлопонина, являются проекты создания СП по выпуску автомобильных катализаторов. Одним из основных компонентов нейтрализаторов являются металлы платиновой группы, крупнейшим мировым производителем которых является «Норильский никель».

«У нас есть предложения о создании такого предприятия от компании Ford, есть также проект создания СП с Anglo-American», — сообщил А. Хлопонин. Вместе с тем, по его словам, эти проекты могут быть реализованы только при условии получения «Норильским никелем» долгосрочных квот не только на палладий, но и на другие металлы платиновой группы — платину и родий.

«Западные партнеры готовы работать только при условии гарантированных поставок металла, чего можно добиться только при наличии долгосрочных квот», — отметил А. Хлопонин. По его словам, руководство «Норникеля» неоднократно обращалось в правительство с просьбой о выделении таких квот, но пока не получило одобрения. «Тем не менее, «Норильский никель» будет продолжать доказывать необходимость таких квот», — добавил он.

Г-н А. Хлопонин также критически отнесся к заявлениям ряда крупнейших автомобильных компаний, которые сообщили о намерении найти более дешевую замену платиноидов для использования в производстве нейтрализаторов.

«Конечно, они недовольны нынешними высокими ценами на палладий, но у них

пока нет полноценной замены», — отметил А. Хлопонин. «Даже если они сейчас ее найдут, понадобится около 25 лет для внедрения нового продукта в массовое производство».

В начале февраля этого года цена палладия на мировых биржах колебалась в пределах от \$1050 до \$1085 за тройскую унцию, тогда как в начале 90-х годов она не превышала \$150.

По словам А. Хлопонина, рост цен объясняется дисбалансом производства и потребления платиноидов. «Всего в мире производится около 100 тонн платиноидов в год, тогда как реальный спрос составляет около 200 тонн», — сообщил он, отметив, что в ближайшие несколько лет это соотношение вряд ли значительно изменится.

РАО «Норильский никель» является крупнейшим в мире производителем никеля, кобальта и металлов платиновой группы. В настоящее время доля РАО в мировом производстве никеля составляет около 20%, меди — 5%, платиноидов — от 40 до 80%.

Общий объем продаж металлов РАО «Норильский никель» в 2000 году составил \$5,2 млрд., из них от бизнеса металлов платиновой группы «Норильский никель» получил около \$2,2 млрд.

ВСЕ О МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ

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

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

ЦЕЛЬ – предоставить деловую информацию по каждому порту страны.

В справочнике будет собрана необходимая информация по:

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

Справочник будет иллюстрирован картами, схемами портов.

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

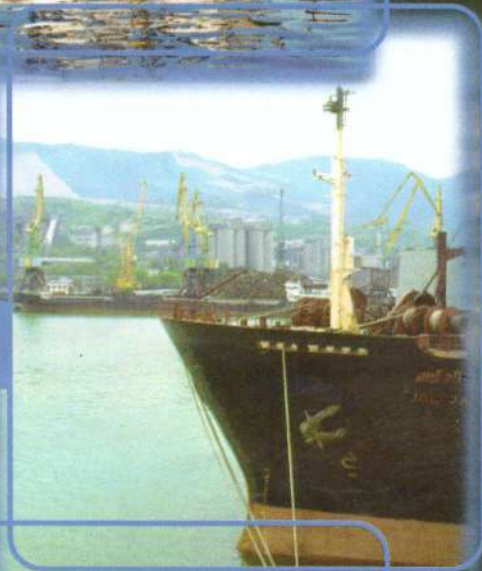
Уважаемые господа!

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

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

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

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



ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

Издание Союза российских судовладельцев.
Стоимость подписки на I полугодие 2001 года:
Россия — 360 руб., страны СНГ — \$65*, зарубежные — \$190*.
Тираж — 10000 экз.
Контактный телефон Союза российских судовладельцев: (095) 241-56-75.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 32565, для СНГ — 33107,
годовой для России — 33227.



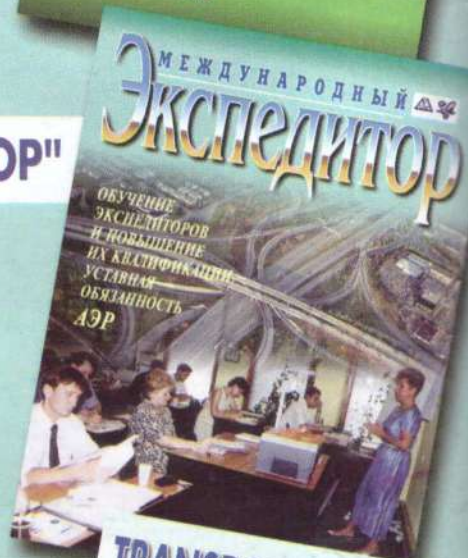
ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ"

Издание Ассоциации морских портов.
Стоимость подписки на I полугодие 2001 года:
Россия — 450 руб., страны СНГ — \$80*, зарубежные — \$210*.
Тираж — 5000 экз.
Контактный телефон Ассоциации:
(812) 259-95-23.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47766, для СНГ — 47966,
годовой для России — 79194.



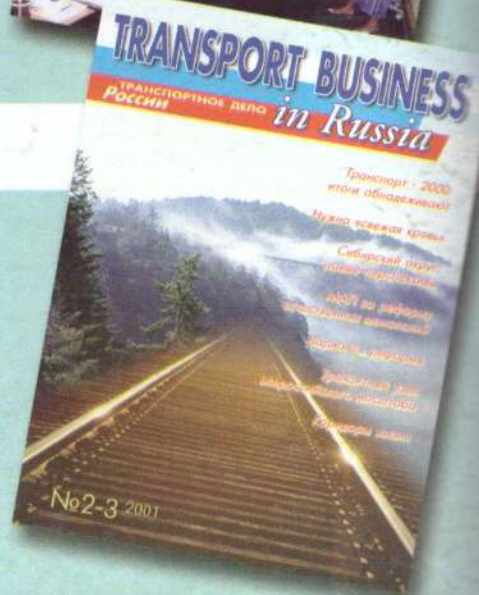
ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

Издание Российской Ассоциации международных экспедиторов.
Стоимость подписки на I полугодие 2001 года:
Россия — 370 руб., страны СНГ — \$75*, зарубежные — \$185*.
Тираж — 5000 экземпляров.
Контактный телефон Ассоциации:
(095) 430-85-06.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47767, для СНГ — 47967,
годовой для России — 79196.



ЖУРНАЛ "ТРАНСПОРТНЫЙ БИЗНЕС РОССИИ"

Издание транспортных ведомств и союзов России.
Стоимость подписки на I полугодие 2001 года:
Россия — 210 руб., страны СНГ — \$50*, зарубежные — \$180*.
Тираж — 5000 экз.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47964, для СНГ — 47965,
годовой для России — 79197.



* На весь год.