

МЕЖДУНАРОДНЫЙ



# Экспедитор

№4'98

## Sovinteravtoservice



### 20 лет

### на мировом рынке



THE INTERNATIONAL FORWARDER

# “СОВИНТЕРАВТОСЕРВИСУ” – 20 ЛЕТ

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

20 лет назад на международном рынке услуг впервые появилась организация под наименованием “Производственное объединение “Совинтеравтосервис”.

Спустя десятилетия “Совинтеравтосервис” благодаря упорному труду коллектива и мастерству руководства превратился из фирмы по загрузке прибывающего в нашу страну иностранного автотранспорта в современную транспортную и экспедиторскую компанию со своей мощной материально-технической базой, способной предоставить отечественным и иностранным клиентам практически любые транспортно-экспедиторские услуги.

Акционерное общество “Совинтеравтосервис” и его руководство оказывали и оказывают серьезное положительное влияние на транспортно-экспедиторский рынок России. Компания стала одним из первых ассоциированных членов ФИАТА от Российской Федерации, а ее руководство является бессменным членом Генерального совета ФИАТА с 1992 года.

По случаю 20-летнего юбилея хочется пожелать коллегам из “Совинтеравтосервиса”, всем членам этого дружного коллектива новых успехов в многосложной и трудной транспортно-экспедиторской деятельности, крепкого здоровья и всего самого доброго в жизни.

Мы уверены, что сотрудничество Совета и Дирекции Российской ассоциации международных экспедиторов с “Совинтеравтосервисом” будет и дальше оказывать благотворное влияние на нашу общую деятельность.

*С юбилеем Вас, дорогие друзья!*

Дмитрий ЗОТОВ,  
президент Российской Ассоциации  
международных экспедиторов

Валентин БАЛАЛАЕВ,  
генеральный директор Российской Ассоциации  
международных экспедиторов



**20 ЛЕТ  
НА МИРОВОМ РЫНКЕ**

# НАШ ОПЫТ - ВАШ УСПЕХ !!!!



SCHENKER

## 125 лет - на рынке транспортных услуг

- перевозки сборных грузов — из Европы, Америки, Азии, Австралии всеми видами транспорта в Москву и различные регионы России;
- перевозки импортных и экспортных комплектных и сборных грузов;
- контейнерные перевозки;
- перевозки негабаритных грузов;
- перевозки выставочных грузов, включая полный комплекс услуг на выставках;
- доставка на наши терминалы, либо на терминалы клиентов;
- транспортное страхование;
- действует филиал в Санкт-Петербурге.

По Вашему поручению наши специалисты помогут Вам выбрать оптимальный маршрут следования Вашего груза, дадут необходимую информацию в зависимости от условий Вашей перевозки, предоставят качественное логистическое обслуживание.

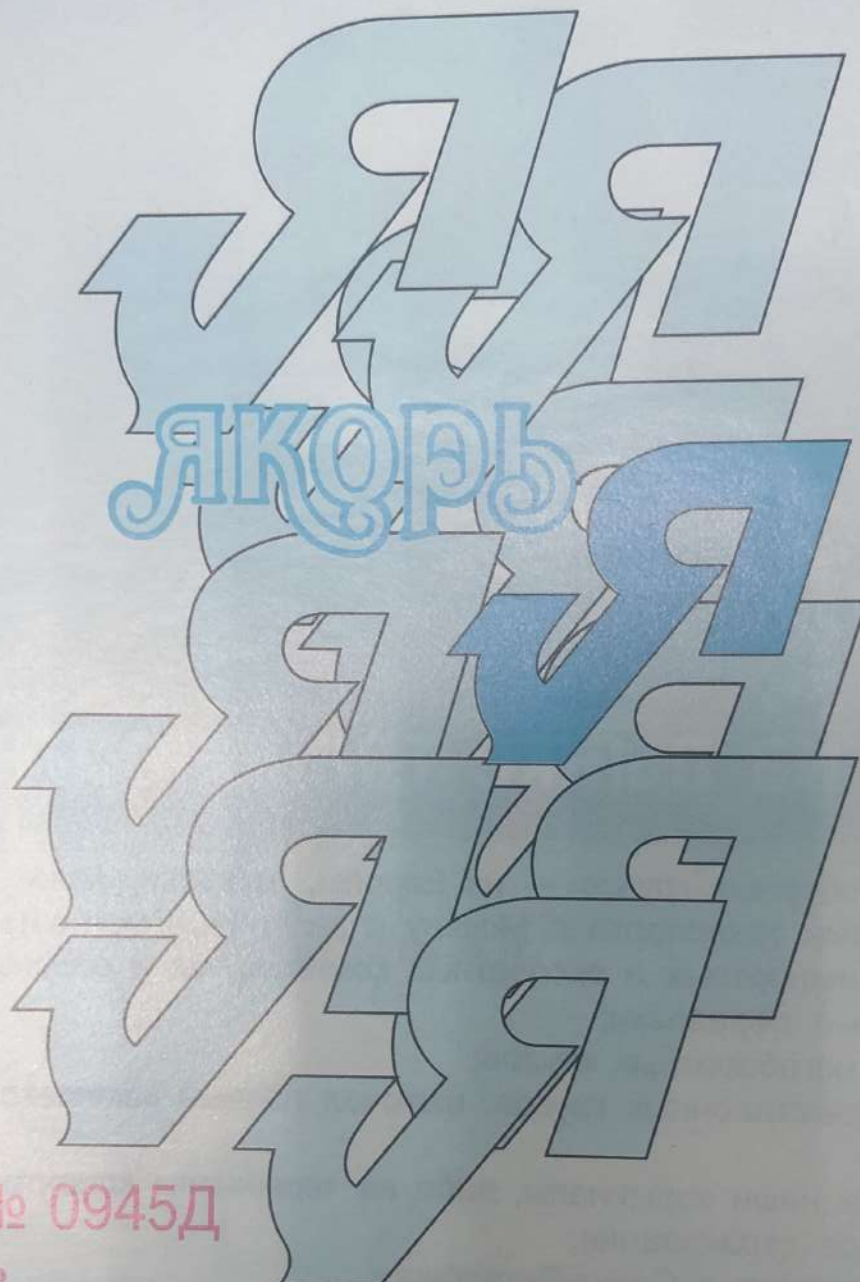


**SCHENKER**  
R U S S I J A

Scharikopodschipnikowskaja, 4, 109088, Moskau  
tel. (095) 274 0573, 274 6820, fax (095) 926 5737, 274 4052

# На волне успеха в океане риска

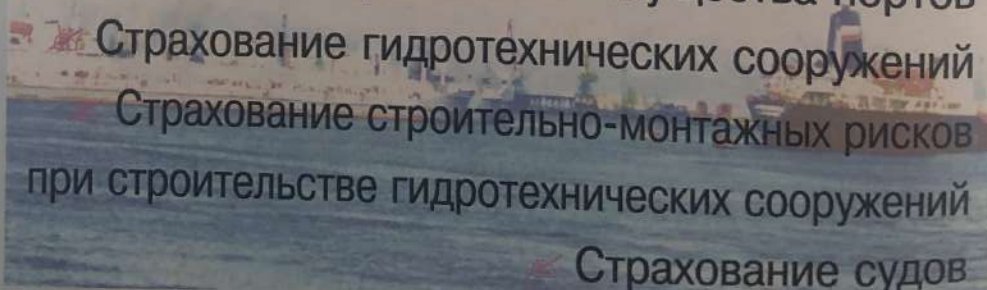
## Страховое акционерное общество



Лицензия № 0945Д  
на 36 видов  
страхования

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

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





Журнал основан в 1998 году

# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ  
THE INTERNATIONAL FORWARDER  
INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE

## ИЗДАТЕЛЬ:

Российская ассоциация международных экспедиторов  
тел. (095) 430-85-06, 430-84-30

## PUBLISHERS:

Russian Association of International Forwarders

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

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

## СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

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

## EDITORIAL COUNCIL:

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

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

Общий тираж — 5000. Журнал  
выходит один раз в два месяца.

Цена свободная. Зак. № 1526. Приложение к газете  
"Морские вести России". Регистрационный номер 017133.  
101000, Москва, ИПК "МП", Потаповский пер., 3, тел.  
925-08-54.

При перепечатке ссылка на журнал "Международный  
экспедитор" обязательна.

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

Editorial Office Address: 103775, Moscow,  
3/6, Petrovka St.; Tel/Fax: (095) 927-86-68,  
921-30-04. Total circulation — 5000 copies.  
It is edited by a monthly.

Набрано и сверстано в РИЦ редакции  
газеты "Морские вести России". Верстка  
Н. Васильевой, К. Федорова.

## В НОМЕРЕ:

<i>Совет директоров РАМЭ ПРИНИМАЕТ НОВЫХ ЧЛЕНОВ И УКРЕПЛЯЕТ СВЯЗИ С РЕГИОНАМИ</i>	8
<b>ГТК ОСВОБОЖДАЕТ ОТ УПЛАТЫ НДС НЕКОТОРЫЕ ВИДЫ ИМПОРТИРУЕМОГО ОБОРУДОВАНИЯ</b>	9
<b>RF STATE COMMITTEE FREES SOME KINDS OF IMPORTED EQUIPMENT AND TRANSPORT FROM PAYING VAT</b>	9
<b>РОССИЯ ДОЛЖНА СТАТЬ ОСНОВНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРом МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ</b>	10
<i>Совещание РАМЭ НАМ НУЖНЫ ЗДРАВЫЕ ЗАКОНЫ</i>	12
<b>ТАРИФЫ НА СЛУЖБУ ЭКОНОМИКЕ</b>	14
<i>В.ГОЛЕНКОВ, Ю.ШИШКОВ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ — ВЫГОДНЕЕ ДОСТАВЛЯТЬ ГРУЗЫ НОРИЛЬСКОГО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМБИНАТА</i>	18-19
<i>Рафаил БИКМУХАМЕТОВ АСТРАХАНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС ПОД ПАТРОНАЖЕМ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА</i>	20-21
<b>В 1999 ГОДУ ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ СНИЗЯТСЯ НА 7-9 %</b>	23
<b>VOLUMES OF CARGO SHIPMENTS IN RUSSIA MAY DECREASED BY 7-9 % IN 1999</b>	23
<i>Евгений ТРИШНЕВСКИЙ, генеральный директор АО "СОВИНТЕРАВТОСЕРВИС" НАША ЗАДАЧА — МАКСИМАЛЬНОЕ КОМПЛЕКСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КЛИЕНТОВ</i>	25
<b>СЛОВАРЬ ДЛЯ РАБОТЫ</b>	39

## СОИЗДАТЕЛИ:

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



## АНОНС:

Журнал "Международный экспедитор"  
№5 посвящен деятельности, перспективам  
развития АО "Совтрансавто"

# ВАШ НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР



## JOINT-STOCK COMPANY S&T GROUP "ШИППИНГ ЭНД ТРЕЙДИНГ ГРУП"

### Транспортно-экспедиторский департамент

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

### Судоходный департамент

- Перевозка грузов:
 

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

### Агентский департамент

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

### Судоремонтный департамент

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

### Экспортно-импортный департамент

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

### Коммерческо-производственный департамент

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

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

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

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

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

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



# Группа компаний «ТрансРейл»

# TransRail

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ



Основанный в 1989 г. холдинг «ТрансРейл» объединяет около 50 фирм. У каждой — свой регион действий и своя номенклатура грузов. В каждой из них грузовладелец пользуется услугами высокого качества.

Эти фирмы расположены в Германии, Скандинавии, Венгрии, Японии — там, где имеются наиболее крупные грузопотоки в сообщении со странами СНГ, а также в регионах основных пограничных переходов для грузопотоков в СНГ, на железных дорогах СНГ и России.

Основа деятельности «ТрансРейл» — это предложение привлекательных тарифных ставок и экспертная поддержка клиента.

Разумные ставки фрахта  
Содействие в обработке документации  
Автоматизированный контроль продвижения отправок  
Оптимальные маршруты перевозок  
Надежность перевозок  
Оперативную информацию о тарифах  
Отличное знание рынка  
Богатый опыт работы  
Современные средства связи и программное обеспечение  
Прямые связи с железными дорогами  
Быстрые и практичные решения  
Прямые контейнерные поезда:  
«ОстВинд» Берлин — Москва и «Чардаш» Будапешт — Москва  
Перевозки скоропортящихся грузов по системе «ФригоРейл»



## 10 ЛЕТ НА РЫНКЕ ПЕРЕВОЗОК

TransRail AG  
CH-9001 St. Gallen  
Winkelriedstrasse 19  
Switzerland  
Phone 4171 227 1515  
Fax 4171 227 1530  
E-mail: trsg@transrail.com

TransRail GmbH  
D-60388 Frankfurt  
Flinchstrasse 67  
Phone 4969 4208 970  
Fax 4969 4208 9760  
E-mail: transrail@attmail.com

ТрансРейл-Центр  
Генеральный оператор Группы компаний  
«ТрансРейл» в СНГ и государствах Балтии  
107140, Москва  
Н. Красносельская ул., 5, стр. 6  
Тел. (095) 262 6867, 268 2400  
Факс (095) 262 1966, 262 2233  
E-mail telex@transrail.msk.ru

Лесторгтранс  
101934, Москва,  
Архангельский пер., 1  
Тел. (095) 208 4272, 207 8963  
Факс (095) 208 0357, 207 8963  
E-mail ltt@lestrans.msk.ru

ИНГОССТРАХ работает в режиме. Выплаты страхового возмещения клиентам компании не прекращались ни на один день, а объем таких выплат еще ни разу не опускался ниже 800 тысяч \$ в неделю. Деловой экспресс. 20 октября 1998 г.

## СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

"Страхование ответственности... подобные услуги оказывают многие страховые компании. Но лучше довериться крупнейшим, например, ИНГОССТРАХу."

Московский Комсомолец,  
20 марта 1998 г.



## СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

"ИНГОССТРАХ выплатил рекордное страховое возмещение в размере 56,2 млн. долл. Ущерб связан с потерей груза в результате авиакатастрофы военно-транспортного самолета АН-124 с двумя истребителями СУ-27УБК на борту. Это крупнейшая страховая выплата в сфере грузоперевозок, когда-либо выданная в России."

Финансовые известия. 9 апреля 1998 г.





# ВНЕШПРОМБАНК VNESHPROMBANK

**МЫ ПРЕДЛАГАЕМ**

стабильный высокий уровень обслуживания предприятий транспортно-экспедиторского комплекса

**МЫ УМЕЕМ**

работать с экспедиторами, грузоперевозчиками и судоходными компаниями

**НАШИ КЛИЕНТЫ**

— транспортные предприятия по всей России

## МЫ ГОТОВЫ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

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

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

# РАМЭ ПРИНИМАЕТ НОВЫХ ЧЛЕНОВ И УКРЕПЛЯЕТ СВЯЗИ С РЕГИОНАМИ



Дмитрий ЗОТОВ,  
президент РАМЭ

4 ноября 1998 г. в Москве состоялось очередное заседание совета дирекции РАМЭ.

На совете были рассмотрены вопросы по приему в члены ассоциации, отчет о проделанной работе за прошедший с апреля период, предложения и замечания к проекту Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», о взаимодействии с Межрегиональной ассоциацией экспедиторов, а также вопрос о создании Консультативного совета ассоциаций экспедиторов стран—членов СНГ.

Совет заслушал информацию по привлечению новых членов в ассоциацию и, рассмотрев поступившие заявления, принял решение о принятии 15 организаций в члены РАМЭ с последующим утверждением этого решения на очередном общем собрании членов РАМЭ.

Члены совета заслушали доклад президента, в котором была отражена работа, проведенная руководством РАМЭ по усилению взаимодействия с Торгово-промышленной палатой, Государственным таможенным комитетом, Министерством транс-

порта, Министерством путей сообщения, а также транспортными ассоциациями. В частности Советом ТПП было заключено соглашение о сотрудничестве с Союзом российских судовладельцев (СОРОСС).

Президент ассоциации также принял участие в 11-й конференции Ассоциации морских портов, с которой у РАМЭ также заключено соглашение о сотрудничестве.

В октябре РАМЭ провела совместное совещание в С.-Петербурге с участием представителей городских властей и представительством РАМЭ в этом городе. На нем были рассмотрены вопросы текущей деятельности и предстоящая работа по проектам законов «О транспортно-экспедиционной деятельности», «О смешанных и комбинированных перевозках» и проекту Таможенного кодекса.

Членам совета было доложено об участии ассоциации в работе конгресса ФИАТА, который проходил в Сиднее 20-25 октября. На нем, в частности, при рассмотрении нового устава были приняты замечания специалистов РАМЭ.

Г-н Д.Зотов доложил о тесном взаимодействии с МПС в области тарифной политики и участии в конкурсной комиссии по выбору экспедиторов для Транссиба, улучшению взаимодействия при загрузке транспортных мощностей внешнеторговыми грузами.

Президент сообщил, что правовая группа РАМЭ за прошедший период продолжила работу по подготовке замечаний к вновь представленным Минтрансом проектам законов о транспортно-экспедиционной деятельности и смешанных перевозках, которые после наших замечаний по первому варианту на коллегии Минтранса было принято доработать, а также проекту Таможенного кодекса.

Начали работать осенние курсы Центра обучения РАМЭ при МГИМО. Всего в этом году было проведено 5 циклов занятий по 72 часа. Обучение прошли 74 работника организаций, членов РАМЭ.

Ассоциацией проводилась работа в вышестоящих федеральных органах власти по решению ряда вопросов, поставленных членами РАМЭ.

По вопросу взаимодействия с МАЭ совет заслушал итоги переговоров президентов РАМЭ и МАЭ и дал согласие на вступление всех членов МАЭ в РАМЭ, после чего МАЭ исключается из регистрационного списка юридических лиц. Для окончательного решения этого вопроса президент МАЭ должен рассмот-

реть этот вопрос на правлении МАЭ.

Совет утвердил замечания к проекту закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», разработанные правовой группой РАМЭ, и эти замечания были направлены в Минтранс РФ.

На совете было внесено предложение об организации Консультативного совета на-



Валентин БАЛАЛАЕВ,  
генеральный директор РАМЭ

циональных ассоциаций экспедиторов стран—членов СНГ с целью улучшения взаимодействия этих ассоциаций и решения общих проблем. В настоящее время проводится работа по согласованию этого вопроса.

Руководством РАМЭ были подготовлены и направлены в национальные ассоциации экспедиторов стран СНГ обращения—запросы об их точке зрения на целесообразность создания такого Консультативного совета и их участия в его работе.

Информация составлена  
по материалам заседания совета РАМЭ



Евгений ТРИШНЕВСКИЙ,  
президент ПО «Совинтеравтосервис»;  
Евгений СУДАКОВ,  
вице-президент «Совтрансавто»



Владимир САКОВ,  
генеральный директор АО «Совмортранс»;  
Анатолий НАЗАРОВ,  
президент СП «Концерна Совзвнештранс»

## RUSSIAN ASSOCIATION OF INTERNATIONAL FORWARDERS (RAIF)

### ADMITS NEW MEMBERS AND STRENGTHENS CONNECTION WITH REGIONS

A regular sitting of the Board of directors and the Directorate of RAIF was held on 4-th of November, 1998.

The following questions were discussed at the sitting:

Admittance of new members to RAIF, report on the work carried out during the period of April - October 1998, proposals and remarks to the draft of the Federal law «The transport-forwarding activity», interaction with the Inter-regional Association of Forwarders and creation of the Advisory Board of Forwarding Associations of CIS members.

After the information on the admittance of new members had been heard the Board considered the accepted applications and decided to admit 15 organizations as members of RAIF with a subsequent confirmation by the next general meeting of the RAIF members.

The report of the RAIF President on the second item of the agenda on the RAIF work since April up to November 1998 the members of the Board took into account. Beside this the members of the Board discussed the RAIF's work directed at the strengthening an interaction with the RF Chamber of Commerce and Industry (ChCI), the State Customs Committee, the RF Ministries of Transport and Railways and with the Transport associations as well. It was mentioned in the report that the Board of ChCI had decided to found the Chamber's Transport-Forwarding Committee and that the RAIF signed a co-operation agreement with the Union of Russian Shipowners (SOROSS). The RAIF President D.Zotov took part in the work of the 11-th Conference of the Association of Sea Commercial Ports (ASOP) with which RAIF has also signed an agreement on a mutual co-operation.

According to Mr. D.Zotov a forwarders' meeting was held in Saint-Petersburg in which representatives of the City's Authorities and RAIF representation in St-Petersburg - the Saint-Petersburg Forwarding Association also took part. They discussed problems connected with the current forwarders' activity and a forthcoming work on carrying out drafts of laws on «Transport - forwarding activity», «Mixed and Combined shipments» and a draft of the «Customs code».

It was also reported to the members of the Board about the RAIF's participation in the work of FIATA congress held in Sydney on 20 - 25-th of October 1998 which adopted the RAIF's remarks while considering a new FIATA statue.

The RAIF interaction with the RF Ministry of Railways was organized in the carrying out the tariff policy during a joint participation in a contest on a choice of forwarders for the Trans-Sib railway and on the improving a mutual co-operation while loading transport means with foreign trade cargoes.

The RAIF legal group continued working out remarks to newly presented by the RF Ministry of Transport drafts of laws on «Transport-Forwarding activity» and «Mixed and combined shipments» which after the RAIF remarks to a first version of drafts have to be finished off, as well as a draft of a «Customs code» made during the Colloquium of the RF Ministry of Transport sitting.

The RAIF Training Centre located at the Moscow State Institute of International affairs started its autumn studies. All in all 5 cycles of studies, 72 hours each have been conducted this year. 74 workers from organizations - RAIF members have been trained there.

There have been carrying out contacts with the Federal organs with the purpose of getting positive decisions on problems raised by the RAIF members.

As far as an interaction of RAIF and IAF (International Association of Forwarders) is concerned, the RAIF Board of directors has heard the results of talks between Presidents of RAIF and IAF and has agreed to admit all members of IAF to RAIF and after and when it happens IAF will be excluded from the registration list of the RAIF juridical persons. The IAF Board of directors has to consider this matter before the final RAIF decision is taken.

The RAIF Board of directors has already confirmed the remarks to the draft law «Transport-Forwarding Activity» and these remarks had been presented to the RF Ministry of Transport.

The RAIF Board of directors has also sent and sent a proposal on the foundation of an Advisory board of the National Forwarding Associations of CIS members with the purpose of improving an interaction of these associations and decision of common problems. At present the RAIF is working on a concordance of this project.

The RAIF management have already prepared appeals-inquiries to the National Association of CIS about their point of view and advisability on the foundation of such a Advisory board and their possible participation in its work and asked them for a corresponding reply.

## ГТК РФ ОСВОБОЖДАЕТ ОТ УПЛАТЫ НДС

### НЕКОТОРЫЕ ВИДЫ ИМПОРТИРУЕМОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ТРАНСПОРТА

Российские импортеры технологического оборудования, транспорта общественного пользования и специальных транспортных средств для нужд медицинской скорой помощи, пожарной охраны и органов внутренних дел освобождены от уплаты налога на добавленную стоимость.

Приказ об этом подписал председатель Государственного таможенного комитета России Валерий Драганов.

Отмена НДС распространяется на оборудование и транспортные средства, а также на комплектующие и запасные части к ним, ввезенные на территорию России до 1 июня 1998 года по контрактам, заключенным до 30 апреля 1997 года и зарегистрированным в таможенных органах до 31 декабря 1997 года.

При этом возврат, или по желанию плательщика, зачет в счет будущих таможенных сборов излишне уплаченных или взысканных сумм НДС будут производиться в соответствии с действующим порядком их возврата со дня вступления в силу Федерального закона «Об освобождении от уплаты налога на добавленную стоимость в 1998 году по ввезенным на территорию Российской Федерации оборудованию и товарам», то есть с 30 июля 1998 года.

## RF STATE CUSTOMS COMMITTEE FREES SOME KINDS OF IMPORTED EQUIPMENT

### AND TRANSPORT FROM PAYING VAT

Russian importers of technological equipment, municipal transport and special kinds of transport used as ambulance, fire-fighting and police cars, are released from paying VAT.

The order on the liberation from VAT was signed by the Chairman of the State Customs Committee Valery Draganov.

The lifting of VAT is also spreading at the equipment, transport means, completing and spare parts imported to the Russian territory before 1-st of June 1998 according to contracts signed up to 31-st of April 1997 and registered in Customs offices up to 31-st of December, 1997.

For all this, a return or an off set of overpaid or collected amounts of VAT on a payer's wish will be made in accordance with the acting order of their return from the date of coming in force of the Federal law «The liberation from VAT in 1998 for the equipment and goods imported to the territory of the Russian Federation», i.e. from the 30-th July, 1998.



18 ноября в центральном офисе «Интерфакса» состоялась совместная пресс-конференция двух министров — Сергея Франка, министра транспорта РФ, и Николая Аксеновко, министра путей сообщения РФ. Среди прочих вопросов особое внимание было уделено проблеме Северного морского пути и развитию перевозок по Байкало-Амурской магистрали.

Как сообщил г-н Н. Аксеновко, Транссибирская магистраль протяженностью около 10 тыс. км способна доставить грузотоннажные транзитные контейнеры из Японии в Европу за 16 суток, в то время как морем на это требуется 34-35 суток. При этом на каждом контейнере выделен экономит \$400-450.

Вместе с тем, по словам Н. Аксеновко, в настоящее время Транссиб загружен лишь на 30%, в то время как пропускная способность магистрали позволяет ежегодно перевозить свыше 100 млн. тонн грузов, в том числе 180 тыс. транзитных контейнеров.

Министр транспорта Сергей Франк добавил, что увеличение загрузки транспортной системы России внешнеторговыми грузами на 25% увеличит поступления в государственную казну на \$5-6 млрд.

Он отметил, что внешнеторговый оборот России за последние 6 лет возрос в 1,6 раза, однако при этом доля отечественных перевозчиков в переработке грузов неуклонно снижалась. Так, доля морского флота России в перевозках отечественных внешнеторговых грузов снизилась за этот период с 70% до 8%. В результате иностранные перевозчики на перевозке российских экспортно-импортных грузов зарабатывают \$2,7 млрд. в год.

То же самое можно сказать и по поводу автомобильных перевозчиков, доля которых в транспортировке российских внешнеторговых грузов снизилась с 75% до 25% (в 1997 году из 19 млн. тонн экспортно-импортных грузов российскими автомобилями перевезено 4,7 млн. тонн).

Г-н С. Франк отметил, что мощности российских портов Северо-Западного и Дальневосточного бассейнов в настоящее время используются лишь на 60%, в то время как около 38% внешнеторговых грузов

отправляется через иностранные порты стран Балтии, Украины и Финляндии.

Руководители транспортных министерств сообщили, что Минтранс и МПС совместно с ГТК РФ подготовлена программа, реализация которой позволит привлечь на российский транспорт в ближайшие 2-3 года как минимум 60-70 млн. тонн внешнеторговых грузов.

Как сообщил г-н Аксеновко, два федеральных министерства в текущем году разработали и присту-

скалывается ситуация, когда, например, общих портовых мощностей достаточно для обработки всего имеющегося грузопотока, но, «как правило, в тех местах, где это необходимо, мощностей не хватает».

В этой связи министр пояснил, что, невзирая на кризис, проекты по наращиванию портовых мощностей будут осуществляться. В частности, проекты по строительству 3 портов в Финском заливе подвергнутся некоторой коррекции, но, по всей видимости, заморожены не будут.

Г-н С. Франк подчеркнул, что эти объекты относятся к разряду т.н. «клиентских», то есть их строительство финансируют заинтересованные компании. Ввод данных мощностей в строй зависит от позиции этих компаний, а также от наличия грузопотока.

## РОССИЯ ДОЛЖНА СТАТЬ ОСНОВНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРОМ

нили к реализации совместной программы по повышению конкурентоспособности российской транспортной системы и максимальному удешевлению внутрироссийских и внешнеторговых грузоперевозок.

По словам С. Франка, «сама жизнь заставляет Минтранс и МПС тесно сотрудничать, так как свыше 90% грузов являются результатом совместной работы автомобилистов, моряков, речников и железнодорожников».

Министр транспорта сообщил также, что транспортные ведомства сейчас взаимодействуют при подготовке нормативно-правовой базы для российских перевозчиков. Такая база должна быть готова в будущем году.

В свою очередь С. Франк отметил, что инвестиции в развитие транспортной системы России в 1999 году составят около 12,5 млрд. рублей. Минтранс обеспечит инвестиции в объеме 3 млрд. рублей собственных и 6 млрд. рублей привлеченных средств, государственные инвестиции составят не более 4% от общей суммы средств. С. Франк подчеркнул, что отрасль с начала 80-х годов испытывает инвестиционный голод, послуживший причиной ее значительного технологического отставания.

По его оценке, Россия в области транспортных технологий и развитии транспорта отстала от передовых стран на 15-20 лет.

Г-н С. Франк отметил также, что негативную роль сыграл и распад СССР. В настоящий момент в России

Как отметил г-н С. Франк, в настоящее время обстановка на Севморпути достаточно сложная, однако перебоев с поставками грузов по нему в сезоне 1998-1999 годов не будет. Основным грузоотправителем на этом маршруте является порт Дудинка, через который, в частности, отправляется продукция РАО «Норильский никель».

Министр сообщил, что на Севере проводку судов сейчас осуществляют одновременно 2 или 3 ледокола, что делает перевозки малых объемов грузов дорогими. Ос-



новой проблемой Севморпути г-н С. Франк назвал недозагруженность, что не дает перевести его на самоокупаемость. «Трасса становится рентабельной при объеме в 3 млн. тонн, а сейчас этих объемов нет», — отметил он.

Министр выразил надежду на то, что в ближайшие годы к основному потребителю транспортных услуг на этом маршруте — Норильскому никелю — добавятся другие крупные грузоотправители. В этой связи большие надежды возлагаются на развитие Тимано-Печорского нефтегазового проекта. С. Франк одобительно отозвался о покупке НК «ЛУКОЙЛ» контрольного пакета акций Мурманского пароходства.

По его словам, к началу будущего века НК «ЛУКОЙЛ» завершает формирование собственного танкерного флота из 10 судов ледового класса, пять из которых уже в 1999 году приступят к работе в Арктике. Кроме того, компания готова участвовать в разработке шельфа Арктики. В этом смысле, отметил министр, Мурманское морское пароходство является связующим звеном в процессе добычи и транспортировки нефти.

Между тем, по его мнению, темпы раз-

росийские судоходные компании, в частности, Новороссийское морское пароходство приступило к строительству серии танкеров, отвечающих самым строгим международным экологическим требованиям. Первый танкер этой серии «Москва» дефактом 107 тыс. тонн уже принят в эксплуатацию.

Министр сообщил также, что серии современных танкеров строят «Совкомфлот», Приморское морское пароходство, нефтяная компания «ЛУКОЙЛ».

В то же время, заметил г-н С. Франк, Турция «вряд ли пойдет на дискриминационные меры» по отношению к судоходным компаниям, в том числе и российским, так как подобные действия будут восприняты как нарушение международных соглашений о свободе мореплавания.

По словам министра путей сообщения РФ г-на Н. Аксененко, помимо Транссиба, МПС России намерено развивать и БАМ. В частности, министерство подготовило и представило в Правительство РФ законопроект по Байкало-Амурской магистрали, принятие которого позволит привлечь крупные инвестиции в освоение ряда сибирских месторождений.

Он отметил, что законопроект предусматривает освобождение компаний, участвующих в развитии БАМа, на срок до 5 лет от уплаты НДС и нало-

га на прибыль.

МПС, по словам министра, в текущем году уже приступило к реализации ряда проектов по БАМу. Их реализация, по расчетам экспертов МПС, позволит в 2-3 раза увеличить объемы перевозимых по магистрали грузов. В частности, принято решение о строительстве железнодорожных веток к ряду крупных железнорудных, медных, угольных и других месторождений, которые залегают на небольших глубинах на расстоянии 60-70 км от железной дороги. После ввода в эксплуатацию этих месторождений магистраль, приносящая МПС в год убытки в сумме 1,7 млрд. рублей, станет рентабельной.

Г-н Н. Аксененко указал также что проложены первые 3 км в сторону Чинейского титано-молибденового и меднорудного месторождения на территории Читинской области. В 1999 году, считает министр, ветка протяженностью 68 км будет построена. Планируется, что ежегодные объемы перевозимого по БАМу рудного сырья составят не менее 10 млн. тонн.

В связи с этим, подчеркнул министр, «в МПС не сомневаются в появлении прямых инвесторов, заинтересованных в разработке этого крупнейшего в мире месторождения».

Рафаил БИКМУХАМЕТОВ,  
корр. «Интерфакса» — специально для  
журнала «Международный экспедитор»

**В 1999 ГОДУ ТАРИФЫ  
НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ  
В РОССИИ**

**СНИЗЯТСЯ  
НА 10-12%**

В 1999 году тарифы на грузовые перевозки по железным дорогам России могут снизиться на 10-12%. Такой прогноз подготовили эксперты Минэкономики РФ.

В материалах министерства отмечается, что в первом полугодии на железнодорожном транспорте в полном объеме будет применена система платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта. Введение платы за пользование вагонами и контейнерами вместо штрафов за их сверхнормативный простой приведет, по мнению экспертов, «к значительному снижению совокупных транспортных расходов у потребителей».

Реализация мер по структурному реформированию отрасли и сокращение эксплуатационных расходов должны обеспечить «существенное удешевление грузовых перевозок».

**TARIFFS FOR CARGO  
SHIPMENTS IN RUSSIA**

**WILL BE DECREASED  
BY 10-12% IN 1999**

Tariffs for cargo shipments in Russia by rail might be decreased by 10-12%. Such a prognosis prepared experts of the RF Ministry of Economy.

According to the Ministry, in the first half of 1999 a system of payment in a full volume for the use of railway cars and containers of the Federal railway transport will be applied during railway carriage be applied during railway carriage of cargoes. The introduction of such a payment for the usage of railway cars and containers instead of paying demurrage for them will lead, according to the experts' opinion, to «a considerable decrease of total buyers' expenses».

The realization of measures being taken for the restructurization of the railway branch of industry and the reduction of operating costs will have to ensure «a considerable cheapening of cargo carriages».

## МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

вития ледокольного флота России находят-ся в полном несоответствии с потребностями государства.

Г-н С. Франк отметил, что эту проблему нельзя рассматривать только в контексте «финансовой поддержки ледокольщиков». Он подчеркнул, однако, что деятельность ледокольного флота всегда была и должна быть самодостаточной.

Министр сообщил, что увеличения грузопотока на Северном морском пути можно добиться лишь в случае придания ему статуса международной транспортной магистрали с полным ее обслуживанием российскими судами.

Министр сообщил также, что во время своего недавнего пребывания в Мурманске он подписал необходимые документы о начале разработки атомного ледокола XXI века.

В связи с тем, что в последнее время в Турции развернулась кампания по поводу судоходства через пролив Босфор, г-н С. Франк сообщил, что Россия готова участвовать в реализации проектов, призванных обеспечить безопасность судоходства в проливе Босфор.

Он отметил, что Россия «с пониманием относится к беспоконству общественности Турции по поводу экологической ситуации в проливе». Однако, считает министр, «вокруг этой проблемы немало коммерческих интересов самой Турции в связи со строительством нефтепровода через ее территорию».

Между тем, подчеркнул г-н С. Франк,



Основной темой совещания был проект закона о транспортно-экспедиторской деятельности. Как отметил Б.Усанов, ряд новых обстоятельств вызвал острую необходимость консолидации действий в оформлении нормативно-правовой базы деятельности экспедиторов.

По его мнению, сегодня формирование 9-го транспортного коридора определяет подходы к консолидированному решению вопросов о грузопотоках и синхронизации нормативной базы перевозчиков. В свою очередь, это право обеспечивает новые условия привлечения инвестиций стран ЕС для развития транспортной инфраструктуры российских участников этого коридора.

Вместе с тем г-н Б.Усанов подчеркнул, что российские экспедиторы регламентированы соответствующими статьями Гражданского кодекса, постановлением правительства 1993 года, военного временного регулирования 1998 года. По его словам, сегодня экспедитор не обязан оператором транспортного процесса, по крайней мере по морской составляющей. Также пока нет соответствующих записей и в проекте нового Гражданского кодекса, определяющих сами транспортные услуги при работе с экспортно-импортными грузами. Это делает отечественных экспедиторов незащищенными от соответствующих формулировок по начислению НДС.

Б.Усанов отметил, что сам факт появления темы рождения нового закона о транспортно-экспедиторской деятельности — забота уже сегодняшнего дня. «Если вы не попадете с устраивающими вас формулировками в соответствующий закон,

вы проиграете и останетесь за бортом этого процесса. Как ни странно, но в стране сегодня сложилась ситуация, когда каждый заботится только о своем бизнесе, не видя, что делается вокруг», — подчеркнул он.

В финале Первого морского форума России был принят проект принципиально новой Концепции судоходной политики России. Если хватит сил провести ее в жизнь, многое предстанет совсем иначе. Кроме того, принято решение выйти в правительство с законом о международном реестре флота, который поможет спасти наш флот от отечественного налогообложения в той форме, в которой оно сегодня существует, и прекратить или по крайней мере ослабить практику ухода российских судов под иностранные фла-



# НАМ НУЖНЫ ЗДРАВЫЕ ЗАКОНЫ

*В октябре в Санкт-Петербурге состоялось совещание Ассоциации экспедиторов Санкт-Петербурга, входящей в Российскую ассоциацию международных экспедиторов (РАМЭ).*

*В работе приняли участие: Дмитрий Зотов, президент РАМЭ, Борис Усанов, советник 1-го вице-губернатора Санкт-Петербурга, Наталья Базарева, директор Ассоциации экспедиторов СПб, а также руководители экспедиторских и транспортных компаний Санкт-Петербурга.*

ги. Также в настоящее время уже сформирована новая редакция Таможенного кодекса. В ней учтены многие вопросы, до сих пор беспокоящие перевозчиков всех видов транспорта.

Тема законодательства сегодня в достаточной степени опекается администрацией города. Мы понимаем, что Санкт-Петербург — это город и высокой культуры, и передовой науки. Но только транспортная составляющая, работа с транзитом, позволит нам заработать необходимые средства для решения социальных вопросов. Вот почему развитие грузоперевозок

— приоритетная область деятельности руководства города.

К сожалению, минуя мнение транспортников, в Думе РФ прошел закон о внутренних водах, и закон, который закрепил наличие всех модификаций портов, которые существуют на сегодняшний день, — торговых, лесных, рыбных. Многие из них таковыми уже давно не являются, по крайней мере в нашем регионе, и работают практически на одном и том же перечне грузов. Это влечет за собой сохранение целого ряда морских администраций, путаницу и известные финансовые издержки участников транспортного процесса. В связи с этим мы продолжаем настаивать, что в Санкт-Петербургском регионе должна быть одна морская администрация, единственная в восточной части Финского залива.

Завершая выступление, г-н Б.Усанов подчеркнул, что сегодня необходима консолидация усилий всех, кто связан с транспортным процессом. «Мы вместе, чувствуя, что происходит, будем отстаивать общие интересы», — заявил он.

В свою очередь президент РАМЭ Дмитрий Зотов отметил огромное значение для всех участников встречи закона о транс-





очень сырой и его надо дорабатывать и "задержки, которые мы допускаем в представлении замечаний, могут привести к тому, что Минтранс на своей коллегии спокойно примет те проекты, которые сейчас есть, и направит их в Государственную Думу". После этого отстаивать свои интересы будет сложнее. В связи с этим **"воевать за правильность понимания законов надо начинать именно сейчас"**, — подчеркнул он.



портном экспедировании, или, как его называли, «О транспортной экспедиции и о смешанных перевозках».

Он напомнил, что проект этого закона первый раз готовился Межрегиональной ассоциацией экспедиторов, который был отвергнут на коллегии Минтранса. Тогда коллегия приняла решение переработать его и представить новый вариант закона о транспортной экспедиции.

Он был переработан и вновь представлен на рассмотрение.

Г-н Зотов остановился на некоторых моментах новой редакции проекта закона:

— Наша деятельность — экспедирование. И нам надо категорически настаивать на термине «экспедирование», а не транспортная экспедиция, как это прописано в проекте. Тогда роль экспедитора будет определена более четко.

Кроме того, проект закона намечает выдачу лицензии по каждому виду транспорта, что значительно усложнит работу всех экспедиторов.

Также совершенно ненужным новшеством является сертификация экспедиторов. Под этот пункт можно применить все, что хотите.

В законе проводится деление экспедиторов по видам транспорта. Но мы же говорим о мультимодальном экспедиторе как о высшей сфере деятельности экспедитора.

Президент РАМЭ предложил участникам для более внимательного рассмотрения проект закона о смешанных комбинированных перевозках с тем, чтобы они создали свои замечания.

По его словам, проект закона еще

Кроме того, уже сейчас есть много сложных моментов с готовящимся новым Таможенным кодексом. Надо отдать должное Минтрансу и министру за то, что они постарались установить контакт с Главным таможенным управлением, провели совместную коллегию и приняли решение создать отдельное положение по портам и транспортным средствам.

К сожалению, это положение сразу застряло в бюрократических каналах. В связи с этим сегодня принято решение сделать новый Таможенный кодекс. Кодекс большой. По скромным подсчетам, он подрос процентов на десять против прежнего кодекса.

Г-н Зотов сообщил, что РАМЭ в 1997 году организовала правовую группу, состоящую из юристов крупных экспедиторских компаний. «Конечно, все слабые места они охватить не смогут и поэтому мы будем благодарны за ваши замечания в те части кодекса, которые касаются нашей деятельности», — отметил он.

Д. Зотов также высказал несколько слов о консолидации экспедиторских ассоциаций. Те подвижки, которые произошли с северо-западным отделением Межрегиональной ассоциации экспедиторов, открывают возможности для более тесного сотрудничества. РАМЭ с МАЭ прорабатывали вопрос о совместной деятельности. Сложности очень большие, но **консолидироваться все же надо**. Сейчас возникает новый вопрос — создание Ассоциации экспедиторов на железнодорожном транспорте. По тому законодательству, которое у нас есть, может быть создана любая ассоциация. Но это даст только разобщение наших сил, что вне-

сет разобщение по экспедиторской работе.

Вопрос консолидации — вопрос глобальный. В сентябре этого года в Австралии прошел мировой конгресс ФИАТА, в котором участвовало около 85 стран. Принято решение по изменению Устава. В Устав, по нашему предложению, внесена поправка о том, что членами ФИАТА в нашей стране могут быть только те ассоциации, которые получили поддержку от ассоциации, уже являющейся членом ФИАТА в России.

Так что теперь без нашего согласия ни одна ассоциация в России не может стать членом ФИАТА.

Дальнейшая дискуссия в ходе собрания касалась различных аспектов улучшения деятельности Санкт-Петербургского транспортного узла, совершенствования взаимодействия с таможенными органами. Было внесено предложение по созданию координационного совета судовых агентов внутри структуры РАМЭ.

Идея консолидации была горячо поддержана руководителями транспортных и экспедиторских компаний, участниками совещания. Они также выразили желание видеть в работе ассоциации конкретную полезную деятельность, а не тратить силы и время на борьбу между ассоциациями.

Леонид СМИРНОВ,  
наш собкор.  
Санкт-Петербург.



## ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

№ АМЭ-1/305

от 05.08.98

Председателю Центрального  
банка Российской Федерации

Российская ассоциация международных экспедиторов от имени Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) предоставляет своим членам — отечественным международным экспедиторам, организующим перевозки внешнеторговых грузов, право выписывать клиентам транспортно-экспедиторские документы ФИАТА (коносамент, транспортный сертификат, экспедиторскую и складскую расписки).

Перечисленные документы разработаны с участием и одобрены Международной торговой палатой (МТП) и Комиссией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД).

Коносамент ФИАТА несет на своей лицевой стороне логотип МТП и отвечает требованиям Правил ЮНКТАД о мультимодальных транспортных документах 1991 г.

Эти документы также признаны МТП в качестве доказательства выполнения клиентами своих обязательств и получения платежей за поставленные товары (Dok. 470/251, Dok. UCP400, Dok. UCP500 — «Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов»).

Перечисленные транспортно-экспедиторские документы ФИАТА и прежде всего коносамент и экспедиторская расписка применяются сначала в СССР, затем в России с 70-х годов.

Вместе с тем в последнее время от отдельных экспедиторов поступает информация о том, что при их обращении в российские банки с предложением принимать транспортно-экспедиторские документы ФИАТА в качестве доказательства выполнения клиентом своих обязательств и получения платежей за поставленный товар не находят в этих банках поддержки.

В связи с изложенным, просим Вас сообщить нам о существующем порядке принятия российскими банками в качестве доказательства выполнения клиентами своих обязательств по поставке товаров и в качестве документов для производства платежей за поставленные товары транспортно-экспедиторские документы ФИАТА, и какими нормативными актами это регулируется.

Дмитрий ЗОТОВ,  
президент ассоциации

Валентин БАЛАЛАЕВ,  
генеральный директор  
ассоциации

Рассмотрев повестку дня, участники съезда-конференции отмечают, что Правительство Российской Федерации, Федеральное Собрание Российской Федерации, а также органы государственной власти субъектов Российской Федерации принимают определенные меры по совершенствованию тарифов на железнодорожные перевозки грузов, деятельность морских и речных портов, аэропортов и терминалов.

Вместе с тем, их эффективность остается низкой. В условиях становления и развития рынка транспортных услуг в Российской Федерации медленно идет формирование системы в области государственного регулирования тарифов на железнодорожные перевозки, деятельность морских и речных пор-

двух раз в год.

1.3. В систему государственного регулирования тарифов должны быть вовлечены грузоотправители, грузополучатели, экспедиторы, предприятия различных видов транспорта, а также органы исполнительной власти как в центре, так и в регионах.

Основой указанной системы должны стать Тарифные съезды.

На их рекомендации, в первую очередь должны опираться органы государственной власти и управления при выработке и принятии решений в области тарифной политики.

## ТАРИФНЫЙ СЪЕЗД

ТАРИФЫ НА СЛУЖБУ  
ЭКОНОМИКЕ

2 октября в Красноярске состоялся II Тарифный съезд-конференция потребителей транспортных услуг. Его решения стали логическим продолжением начатых преобразований в системе тарифных взаимоотношений между участниками перевозочного процесса на I съезде-конференции. Редакция сочла необходимым опубликовать резолюцию, принятую участниками красноярской конференции

тов, аэропортов, терминалов, нет эффективных взаимоотношений между всеми субъектами транспортного рынка: перевозчиками, грузовладельцами, экспедиторами, операторами перевозок.

## II съезд-конференция рекомендует:

## 1. Организационные вопросы

1.1. Учитывая исторический опыт России и ее нынешние демократические преобразования, участники второго Тарифного съезда-конференции приветствуют возобновление традиции коллективного обсуждения важнейших проблем транспорта на Тарифных съездах. Формирование целостной системы тарифных совещаний и съезд-конференция на федеральном и региональном уровнях будут способствовать выработке путей преодоления нынешнего кризиса в экономике страны, лучшему пониманию содержания проводимых реформ и улучшению взаимодействия между транспортниками и их партнерами, укреплению российской государственности.

В этой связи участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Правительству Российской Федерации, Федеральному Собранию Российской Федерации с предложением активно взаимодействовать с формируемой системой Тарифных съездов как форумов, на которых вырабатываются согласованные подходы к решению вопросов ценообразования на транспорте.

1.2. Тарифные съезды призваны развивать принципы тарифной политики, рассматривать конкретные вопросы ценообразования, реформирования экономических отношений на транспорте, и должны проводиться не реже

На период между Тарифными съездами его функции должен выполнять постоянно действующий орган — Правление Тарифного съезда, избираемый на съезде.

Тарифный съезд и его Правление должны активно взаимодействовать со всеми важнейшими элементами формирующейся сейчас системы государственного регулирования тарифов, включая:

- соответствующие структуры министерств и ведомств;
- соответствующие комитеты и комиссии Государственной Думы Российской Федерации;
- временную комиссию Совета Федерации по вопросам тарифной политики на транспорте;
- Правительственную комиссию по совершенствованию государственной тарифной политики на федеральном железнодорожном транспорте.

1.4. В этой связи участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются:

- В Правительство Российской Федерации с предложением о включении Правления Тарифного съезда в состав организаций, привлекаемых к подготовке и рассмотрению проектов нормативных правовых актов и федеральных и региональных программ в области регулирования рынка перевозок;
- В Совет Федерации Российской Федерации с предложением об эффективной организации работы Временной комиссии Совета Федерации по вопросам тарифной политики на транспорте;
- В Государственную Думу Российской Федерации с предложением по разработке и принятию закона «Об основах государствен-



## ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

№ 31-4-13-1549

от 30.09.98

Российская ассоциация  
международных экспедиторов  
Генеральному директору  
Д. ЗОТОВУ

О принятии банками  
транспортно-экспедиторских  
документов ФИАТА

Юридический департамент рассмотрел Ваш запрос от 05.08.98 г. № АМЭ-1/305 о существующем порядке принятия российскими банками в качестве доказательства выполнения клиентами своих обязательств по поставке товаров и в качестве документов для производства платежей за поставленные товары транспортно-экспедиторских документов ФИАТА и сообщает следующее.

Порядок расчетов по аккредитиву в законодательстве Российской Федерации в настоящее время определяется Гражданским кодексом Российской Федерации (глава 46 параграф 3 «Расчеты по аккредитиву»). В сфере внешней торговли расчеты по аккредитивам осуществляются также в соответствии с Инструкцией Внешторгбанка СССР № 1 от 25.12.85 г. о порядке совершения банковских операций по международным расчетам в части, не противоречащей российскому законодательству. В международной торговле выработаны и широко используются Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов (редакция 1993 г., публикация Международной торговой палаты № 500), далее — Правила. Указанные правила представляют собой частную (неофициальную) кодификацию и широко используются в мировой банковской и торговой практике. Во внутренних расчетах на территории Российской Федерации Правила не применяются.

В соответствии со ст. 5 Гражданского кодекса Российской Федерации обычаем делового оборота рассматривается в качестве источника правового регулирования. По отношению к законодательству обычай делового оборота носит факультативный характер. Так, п. 3 ст. 867 ГК РФ предусматривает, что порядок осуществления расчетов по аккредитиву регулируется законом, а также установленными в соответствии с ним банковскими правилами и применяемыми в банковской практике обычаями делового оборота. Таким образом, если контрагенты во внешнеэкономических сделках руководствуются Правилами и сделали ссылку на это в договоре, и если транспортно-экспедиторские документы соответствуют изложенным в Правилах требованиям, предъявляемым к такого рода документам (при условии непротиворечия данных положений гражданскому законодательству Российской Федерации), то российские банки не вправе отказать в производстве платежей по аккредитиву при предъявлении названных документов.

Заместитель начальника  
Управления правового обеспечения  
банковской деятельности

Н. КУРМАШЕВА

(Продолжение на стр. 16)

ной политики ценообразования, в том числе на транспорте», дополнение к федеральным законам Российской Федерации «О естественных монополиях», Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации и другим транспортным уставам и кодексам об установлении статуса Тарифного съезда и формах его участия в процессах государственного регулирования тарифов на грузовые и пассажирские перевозки различными видами транспорта, а также дополнений в Федеральный закон «О государственном регулировании тарифов на электрическую и тепловую энергию в Российской Федерации», законодательные акты Российской Федерации, предусматривающие введение порядка компенсации льгот за проезд пассажиров на транспорте общего пользования.

## 2. О государственной тарифной политике в отраслях транспорта общего пользования

2.1. Опираясь на коллективное мнение пользователей услугами транспорта, Правительству Российской Федерации необходимо создать систему тарифов, обеспечивающую достижение следующих целей:

- увеличение объема производства и перевозок;
- повышение инвестиционной активности в транспортном комплексе;
- развитие конкурентной среды на транспортных рынках;
- формирование крупных отечественных транспортных организаций, способных осуществлять смешанные перевозки и обеспечивать комплексное обслуживание грузо-владельцев;
- стимулирование оптимизации размещения производства и схем доставки продукции, включая развитие внутреннего товарного рынка и производства экспортной продукции;
- поддержание устойчивых транспортно-экономических связей между всеми регионами Российской Федерации.

2.2. Целям развития отечественной экономики, а также законным интересам грузо-владельцев отвечает формирование тарифов, выработанных и одобренных на первом и втором Тарифных съездах.

2.3. Участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Правительству Российской Федерации с предложением: при подготовке новых грузовых тарифов по видам транспорта общего пользования обеспечить равную прибыльность для транспортных организаций и предприятий перевозок массовых («дешевых») и дорогостоящих видов грузов.

2.4. В целях содействия подъему экономики, увеличения объемов промышленного производства ориентировать государственную тарифную политику на транспорте на выработку эффективных, простых по методике расчетов, «прозрачных» для всех участников перевозочного процесса тарифов.

С этой целью руководящим органам Тарифного съезда потребителей транспортных услуг, Российскому обществу потребителей транспортных услуг совместно с соответствующими министерствами и ведомствами, Временной комиссией Совета Федерации по вопросам тарифной политики на транспорте, профильными комитетами и комиссиями Государственной Думы до 15 января 1999 года подготовить предложения по концепции государственной тарифной политики на транспорте.

В данной концепции заложить экономический, правовой, организационный механизм формирования тарифов для периода выхода из кризиса российской экономики.

Документы и необходимые приложения вынести на рассмотрение третьего Тарифного съезда в I квартале 1999 года.

## 3. О совершенствовании государственного регулирования тарифов на перевозки транспортным комплексом. О государственной поддержке федерального железнодорожного транспорта в период его структурного реформирования

3.1. В части регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в 1998-1999 годах участники второго Тарифного съезда-конференции считают важнейшей задачей стимулирование деятельности внутренних рынков — как рынка перевозок, так и рынка производства.

3.2. Учитывая особое влияние железнодорожного транспорта на экономику народного хозяйства, следует уделять больше внимания государственному регулированию тарифов за счет изменения налогооблагаемой базы МПС России.

Для учета изменения цен на промышленную продукцию, потребляемую железнодорожным транспортом, целесообразно применить в дальнейшем установление (уточнение) предельных уровней повышения тарифов на основании конкретных обосновывающих расчетов, представляемых МПС России.

Увеличение уровня тарифов должно осуществляться в меру реального увеличения затрат железных дорог на перевозки грузов, которое прямо обусловлено инфляционными процессами за отчетный период. Кроме того, считает необходимым рассмотреть вопрос о возможности изменения экономического статуса МПС.

3.3. В целях снижения косвенного налогообложения грузовладельцев через тарифы на железнодорожные перевозки необходимо усилить поддержку федерального железнодорожного транспорта. В частности, при формировании проекта государственного бюджета страны на 1999 год следует добиваться:

- освобождения грузовых тарифов от убытков, связанных с пассажирскими перевозками, путем введения адресных дотаций нуждающимся категориям пассажиров,

- включения в защищенные статьи федерального бюджета финансирования инвестиционных затрат федерального железнодорожного транспорта по наиболее важным объектам.

3.4. Наряду с указанными мерами следует добиваться включения в федеральные программы на 1999 год и последующие годы мер по развитию лизинга транспортного оборудования в интересах предприятий транспортного комплекса, а также предприятий, располагающих парком собственных и арендованных вагонов, включая другие предприятия, располагающие транспортным оборудованием.

Участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Правительству Российской Федерации, Федеральному Собранию Российской Федерации с просьбой рассмотреть вопрос об исключении двойного обложения налогом на добавленную стоимость (НДС) при закупках по лизингу подвижного состава отечественного производства предприятиями промышленности и транс-

(Продолжение на стр. 16)

## ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

(Продолжение. Начало на стр. 14)

№ АМЭ-1/397

от 26.10.98

Министерство транспорта России  
Начальнику отдела законодательно-  
правового управления  
В. ГОРБУНОВУ

В целях правильного принятия решений в вопросах экспедиторской деятельности просим Вас сообщить, действуют ли в настоящее время в качестве нормативного акта или отменены Правила перевозки экспортных и импортных грузов, следующих через морские порты и пограничные станции не в прямом международном сообщении, утвержденные заместителями министров путей сообщения, морского флота и внешних экономических связей СССР 22 января 1991 г.

Если Правила действуют, просим Вас информировать ассоциацию, были ли внесены в эти Правила изменения, когда, кем и каким документом они были оформлены.

Если Правила не действуют, просим Вас сообщить, когда, кем и каким документом они отменены.

Дмитрий ЗОТОВ,  
президент ассоциации.

№ ЮР-1/325

от 05.11.98

Президенту Российской ассоциации  
международных экспедиторов  
Д. ЗОТОВУ

По поручению Законодательно-правового управления Минтранса России на Ваш запрос Отдел морского права сообщает следующее.

Правила перевозок экспортных и импортных грузов, следующих через морские порты и пограничные станции не в прямом международном сообщении, утвержденные заместителями министра путей сообщения СССР, министра морского флота СССР, министра внешних экономических связей СССР 22 января 1991 г. (далее — Правила.), Министерством морского флота СССР и Министерством транспорта Российской Федерации не отменялись и не изменялись.

Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 11 апреля 1995 г. №2 ЦЗ «О действующих и признаваемых недействующими нормативных актов Министерства путей сообщения» (по состоянию на 31 марта 1995 г.) утверждено два перечня:

— Перечень действующих нормативных актов Министерства путей сообщения (приложение № 2 к приказу);

— Перечень нормативных актов Министерства путей сообщения СССР, признаваемых недействующими в системе МПС России (приложение № 3 к приказу).

Ни в один из этих перечней Правила не включены.

Для получения соответствующей информации Вам следует обратиться в Министерство путей сообщения России.

П. РЕЙВАРТ,  
начальник Отдела морского права  
Департамента судоходной политики.

(Продолжение. Начало на стр. 14)

порта.

3.5. Правительству Российской Федерации, Федеральному Собранию Российской Федерации, решая вопросы усиления государственного контроля за установлением тарифов, необходимо в первоочередном порядке наладить систему постоянного мониторинга затрат и тарифов на железнодорожные перевозки, создать информационные базы данных по издержкам железных дорог для квалифицированного анализа обоснованности действующих тарифов и оценки эффективности применяемых методов их регулирования.

3.6. Правительству Российской Федерации в порядке осуществления мер государственного регулирования тарифов необходимо усилить контроль за соблюдением порядка предоставления договорных услуг, связанных с перевозками, а также обеспечить широкое информирование предприятий промышленности и транспорта о действующих правилах оказания договорных услуг, о методах ценового контроля за обоснованностью применяемых договорных ставок.

В свою очередь предприятиям промышленности необходимо активнее сотрудничать с Правительством Российской Федерации, Федеральным Собранием Российской Федерации, Правлением Тарифного съезда и другими общественными организациями, информируя их о случаях ценовой и неценовой дискриминации при организации перевозок грузов по железным дорогам.

3.7. В целях повышения эффективности перевозок грузов в вагонах и контейнерах грузовладельцев и иных перевозчиков, а также для обновления и модернизации вагонного парка участники второго Тарифного съезда-конференции считают необходимым распространять на возврат порожних вагонов установленные скидки с грузовых тарифов, действующие в отношении груженого рейса.

Участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются в Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства Российской Федерации с предложением усилить контроль за соблюдением законодательства о конкуренции и о естественных монополиях в части ценообразования на поставляемые ресурсы, технику и услуги инфраструктуры транспорта общего пользования (ремонтные заводы, аэропорты и т.п.).

3.8. В целях восстановления перевозок экспортных грузов (в частности, пиломатериалов) водными путями участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Правительству Российской Федерации с предложением рассмотреть вопрос об отмене потонного ледового сбора в отношении перевозок грузов из портов северных рек (Обь, Енисей, Лена и др.) в тех случаях, когда их отправка осуществляется по открытой воде.

3.9. В целях поддержания нормальной жизнедеятельности речных, морских судоходных компаний, осуществляющих операции с грузами «Северного завоза», участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Правительству Российской Федерации, Федеральному Собранию Российской Федерации с предложением предусматривать начиная с 1999 года в суммах, выделяемых на финансирование «Северного завоза», целевые средства для оплаты услуг речных пор-

тов.

3.10. В целях снижения расходов на перевозку пассажиров и грузов участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Минэкономике России и Минтопэнерго России с предложением об организации постоянного действующих торгов по авиационному топливу для авиатранспортных организаций и предприятий.

3.11. Участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Министерству по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства Российской Федерации и Министерству путей сообщения Российской Федерации с предложением коренным образом пересмотреть действующие тарифы за пользование инфраструктурой федерального железнодорожного транспорта, исключив применение платы за инфраструктуру при смешанных перевозках, обеспечив при этом, чтобы указанные тарифы не превышали тарифов на перевозки грузов поездными формированиями федерального железнодорожного транспорта, и создать тем самым необходимые условия для эффективного применения указанных тарифов.

3.12. Участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются в Правительство Российской Федерации с предложением поддержать инициативу администрации Красноярского края по проведению на территории края экономического эксперимента по созданию регионального оптового рынка по перевозке грузов железнодорожным транспортом.

4. О совершенствовании системы платежей за перевозки и формировании оптового рынка перевозок грузов

4.1. Участники второго Тарифного съезда-конференции считают, что важнейшим направлением их совместной работы является преодоление нынешней практики неадекватной за продукцию и услуги и привлечение на транспортные рынки достаточных финансовых ресурсов.

Решение этой задачи предполагает построение открытого оптового рынка перевозок грузов, привлекательного для притока финансовых средств.

4.2. Участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Правительству Российской Федерации с предложением поддержать решение Красноярской краевой администрации о формировании в крае Тарифно-клирингового центра, отмечая, что его создание должно оптимизировать платежи в краевой и федеральный бюджеты для энергетических и транспортных систем; доступ на ФОРЭМ крупнейшим перевозчикам и производителям региона; формирование тендерного механизма реализации основной массы перевозок.

4.3. Одобрить предложение РАО «ЕЭС России» о заключении пятисторонних соглашений (РАО «ЕЭС России», АО-энерго, администрация региона, ФЭК России, Региональная энергетическая комиссия) по реализации комплекса мер по снижению тарифов на электрическую энергию.

5. О совершенствовании условий перевозок пассажиров и грузов и их оплаты. О развитии партнерского взаимодействия между федеральным железнодорожным транспортом и пользователями его услуг

5.1. Участники второго Тарифного съезда-

да-конференции отмечают, что построение взаимовыгодных партнерских отношений пользователей услуг железнодорожного транспорта и железных дорог определяется тем, насколько эффективно будет осуществляться практическое применение Транспортного Устава железных дорог Российской Федерации, которое, в свою очередь, связано с нормативными актами, разрабатываемыми на основе Устава (Правилами перевозок грузов и пассажиров, Правилами оказания услуг по перевозке пассажиров, Порядком исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами; Порядком исчисления сборов; Тарифами на перевозки пассажиров и грузов).

5.2. Участники второго Тарифного съезда-конференции считают, что содержание Правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте должно строиться в строгом соответствии со ст. 3 Транспортного устава железных дорог Российской Федерации и должно быть направлено на обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и подвижного состава. При этом вопросы установления договорных отношений между железными дорогами и их клиентами не должны быть регламентированы не только Правилами перевозок грузов, но и Гражданским кодексом.

5.3. Участники второго Тарифного съезда-конференции считают, что в процессе разработки и согласования проекта Правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте необходимо учитывать законные права и интересы пользователей услуг железных дорог.

В этой связи участники второго Тарифного съезда-конференции обращаются к Правительству Российской Федерации с просьбой определить в соответствии со статьей 5 Транспортного устава железных дорог Российской Федерации состав «заинтересованных организаций», привлекаемых к участию в разработке проекта Правил перевозок и других нормативных правовых актов, предусмотренных Транспортным уставом железных дорог РФ, включая в него организации, представляющие интересы пользователей (потребителей) транспортных услуг.

5.4. В связи с принятием постановления Правительства Российской Федерации от 03.09.98 № 1029 «О Правилах исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте» необходимо существенно уточнить ряд важных моментов:

- в соответствии со статьей 44 Транспортного устава железных дорог Российской Федерации обозначить круг предприятий, на которые распространяется плата за пользование вагонами, не допуская ее распространения на организации смежных видов транспорта, включая межотраслевой промышленный железнодорожный транспорт. В противном случае может произойти резкий необоснованный рост транспортных издержек;

- исключить необоснованное увеличение платы за пользование вагонами в зависимости от сроков их нахождения под погрузкой (или оборота на подъездных путях). Поскольку предприятия оплачивают нахождение вагонов в их распоряжении с первого часа, ставки этой платы не должны изменяться, так как в их величину включены ВСЕ затраты, связанные с эксплуатацией и содержанием вагонов, а также расходы на содер-

жание крупных резервов парка (оплата каждых 4 часов простоя универсального вагона содержит в себе оплату 1 часа резервного универсального вагона; оплата каждых 5 часов простоя специализированного вагона содержит оплату 2 часов простоя резервного специализированного вагона). В этих условиях ступенчатое увеличение платы поведет к снижению заинтересованности железных дорог в выполнении перевозочных работ. Вместо этого будет происходить задержка вагонов у грузоотправителей и грузополучателей для получения гарантированного высокого дохода;

- необходимо оговорить, что скидка с тарифа, предоставляемая в связи с введением платы за пользование вагонами, должна определяться индивидуально, по каждому грузоотправителю, в зависимости от сроков обработки вагонов.

5.5. В связи с реструктуризацией и техническим перевооружением угольной промышленности, являющейся базовой отраслью хозяйства, предлагается создать специальную комиссию по рассмотрению вопросов экономики производства (добычи) и перевозок угля с привлечением к работе представителей заинтересованных регионов, Министерства топлива и энергетики Российской Федерации, Министерства путей сообщения Российской Федерации, Министерства экономики Российской Федерации, Министерства по антимонопольной политике и предпринимательству.

5.6. Плата за пользование инфраструктурой МПС на участников смешанных перевозок не распространяется, если пользование инфраструктурой в начале (завершение перевозочного процесса).

5.7. Грузоотправители должны оказывать влияние на снижение эксплуатационных расходов железнодорожного транспорта за счет:

- увеличения охвата перевозок грузов по маршрутам, формируемым самим грузоотправителем (отправительские маршруты);
- развития производства и, на основе этого, увеличения объема перевозок;
- охлаждения самим грузоотправителем скоропортящихся грузов и предъявления их к перевозке в охлажденном и замороженном виде;
- укрупнения партии груза;
- организации перевозок смерзающих грузов (уголь, руда, и др.) в летний период;
- внедрения перевозок грузов в обработанном виде.

В связи с этим второй Тарифный съезд-конференция считает целесообразным разработать соответствующую комплексную программу внедрения вышеуказанных мероприятий.

5.8. Все предложения, высказанные в ходе работы съезда-конференции и поступившие в ходе подготовки от регионов и делегатов, обобщить и о принятых мерах доложить на третьем Тарифном съезде.

Участники второго Тарифного съезда-конференции выражают надежду, что Правительство Российской Федерации, Федеральное Собрание Российской Федерации, органы государственной власти и управления субъектов Российской Федерации, потребители транспортных услуг примут непосредственное активное участие в реализации рекомендаций и предложений, изложенных в данном итоговом документе съезда-конференции.

## ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

(Окончание. Начало на стр. 14)

№ АМЭ-1/460

от 23.11.98

Руководителю Государственной  
налоговой службы  
Российской Федерации  
Г. БООСУ

В соответствии с Инструкцией Государственной налоговой службы Российской Федерации «О порядке начисления и уплаты налога на добавленную стоимость» от 11 октября 1995 г. № 39 от налога на добавленную стоимость освобождены услуги по экспедированию экспортных и транзитных грузов (изменения и дополнения № 3 к вышеупомянутой инструкции).

Однако отдельные налоговые инспекции Российской Федерации, в частности Приморская краевая, не выполняют вышеназванную инструкцию и требуют от экспедиторов оплаты НДС с услуг по декларированию экспортных и транзитных грузов, ссылаясь при этом на отсутствие слова «декларирование» в инструкции.

Мы вынуждены в очередной раз напомнить о том, что декларирование грузов является частью экспедиторских услуг и поэтому не может облагаться налогом на добавленную стоимость согласно Инструкции № 39.

Кроме того, нарушается статья 168 действующего Таможенного кодекса Российской Федерации, которая предусматривает декларирование товаров, перемещаемых через таможенную границу России.

Просим Вашего указания направить нам квалифицированное разъяснение Госналоговой службы о том, подпадают ли услуги по декларированию экспортных и транзитных грузов в перечень услуг, освобождаемых от НДС.

Валентин БАЛАЛАЕВ,  
Генеральный директор ассоциации.

## НОВАЯ ДОРОГА В ОБХОД МЯТЕЖНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Первая очередь обходной дороги вокруг Буденновска протяженностью 5 километров сдана в эксплуатацию 27 октября. После завершения строительства всего обхода в будущем году пропускная способность ветки увеличится в полтора раза.

До последнего времени основной автомобильный поток на Махачкалу и Баку из России шел в обход Чечни через восточные районы Ставрополя и Дагестан. Путь этот не был рассчитан на интенсивное движение транспорта. С помощью обходных веток дорожники стремятся устранить эту проблему.

# РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ ВЫГОДНЕЕ

Завоз грузов материально-технического снабжения Норильскому горно-металлургическому комбинату и вывоз его продукции производится по двум направлениям: морскими судами по Северному морскому пути (СМП) через порты Мурманск и Архангельск и в небольшом объеме через порты Западной Европы, а также речным транспортом по реке Енисей через порты Лесосибирск и Красноярск.

Общий объем перевозок грузов комбината за последние шесть лет сократился в 2,5 раза, в том числе завоз грузов рекой — в 2,8 раза, а вывоз — в 3 раза. На сокращение объемов перевозок грузов рекой оказали влияние такие факторы, как увеличение доли завоза грузов снабжения, получаемых из-за границы; полное прекращение завоза продовольственных и промышленных товаров из Красноярского края; неспособность комбината своевременно платить поставщикам товаров и поступление грузов на комбинат только по мере оплаты.

В последнее время в действиях руководства комбината просматривается тенденция к предпочтению морского транспорта речному.

Основным мотивом для таких действий служит то, что морской транспорт функционирует в течение десяти месяцев, а речной — до пяти месяцев в году.

Научно-производственное предприятие "Речник" ассоциации проектно-исследовательских организаций "Ленгипроречтранс" совместно с Научным центром комплексных транспортных проблем Минтранса России в институте "СоюзморНИИпроект" выполнили сравнительные расчеты по доставке грузов комбината в Дудинку с использованием морского и речного транспорта. Выполненные проработки подтверждают зависимость целесообразности снабжения комбината речным или морским транспортом от направления перевозок с учетом рациональной схемы доставки грузов. Грузы Норильского комбината, формирующиеся от Урала до Дальнего Востока (та-

кие, как соль, клинкер, шламы, химикаты, черные металлы, нефтепродукты, формовочные пески и прочие грузы), целесообразно перевозить смешанным железнодорожным и речным транспортом через порты Красноярск и Лесосибирск.

Бесспорно, к речным перевозкам тяготеют и все грузы, поставляемые в Норильск с территории Красноярского края (круглый лес, пиломатериалы, песок, нефтепродукты и др.).

Расчет сравнительной эффективности завоза грузов показал, что стоимость доставки 1 т груза с использованием речного транспорта по сравнению с морским дешевле на сумму от 90 до 600 руб. в зависимости от вида груза и пункта поставщика.

Более высокая стоимость перевозок на морском транспорте вызвана не только тарифами за перевозку, но и высокой стоимостью ставок ледового сбора.

Предпочтение комбинатом морского транспорта ошибочно, так как не позволяет использовать возможности и преимущества Енисейского речного пароходства.

При увеличении объемов перевозок речным транспортом вполне реально добиться снижения тарифов на хранение, переработку и транспортировку грузов.

Пароходство по целому ряду грузов (нефтепродукты, лесные, промысловые, химикаты и др.) может выполнить роль поставщика и принять на себя функции Красноярского представительства АО "Норильский комбинат". Для выполнения указанных функций в пароходстве

имеются все предпосылки: хорошая материально-техническая база пароходства и портов, кадровый состав, выгодное территориальное расположение.

Таким образом, Енисейское речное пароходство располагает достаточным количеством флота, имеет резерв портовых мощностей, большие площадки и склады под хранение навалочных и генеральных грузов, необходимый квалификационный состав работников.

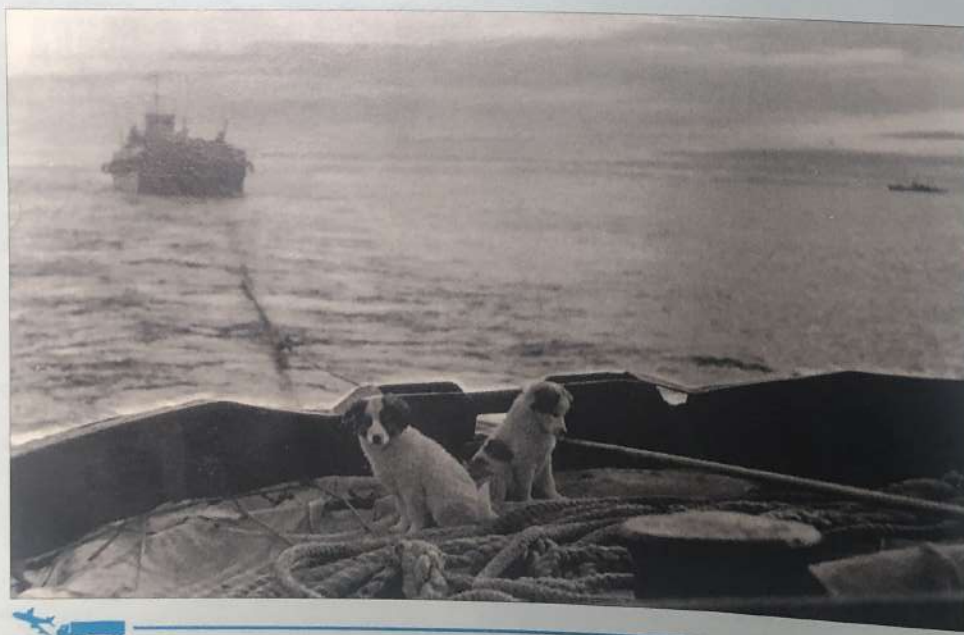
На снижении эффективности морского завоза грузов в Дудинку сказывается критическое положение в развитии материально-технической базы морских пароходств, обеспечивающих перевозки грузов на трассе СМП. По оценкам СоюзморНИИпроекта большая часть транспортного флота к 2000 г. подлежит списанию. По срокам службы только 60 ед. транспортных судов из наличного состава флота может быть использовано для перевозок грузов по СМП в период после 2000 г. Обновление морского флота в условиях, когда федеральная программа "Возрождение российского торгового флота" практически не реализуется, невозможно ввиду отсутствия средств у морских пароходств.

Неоднозначное положение возникло и с состоянием ледокольного флота, работающего на трассах СМП. На начало 1996 г. насчитывалось 16 единиц линейных ледоколов, средств на эксплуатацию и ремонт которых Правительство РФ не выделяет. Положение усугубилось еще более в 1998 году. Будет ли достаточен действующий состав линейных ледоколов для обеспечения арктического судоходства в 2000 г. и последующие годы? Для ответа на этот вопрос необходимы проектные проработки.

Совершенно нетерпимое положение сложилось с портовыми ледоколами, которые не способны в полной мере обеспечить маневровые работы в большинстве портов на СМП и проводку современных судов на подходах к ним.

Комбинат, отдавая предпочтение морским перевозкам, ставит Енисейское пароходство в тяжелые условия. В этой ситуации может быть достигнута только одна, далеко не лучшая цель, когда пароходство вынуждено будет продать или списать свой транспортный флот, потеряет кадры, и в итоге потребные объемы перевозок не обеспечат ни моряки, ни речники.

Енисейские речники, со своей стороны, заинтересованы в привлечении грузов для перевозок речным флотом. На 1998 год при согласованном с АО "Норильский ком-



бинат" росте объемов перевозок клинкера до 300 тыс. тонн пароходство снизило тариф на его перевозку на 39 процентов, а по всем остальным грузам сохранило тарифы на уровне 1996 года.

Однако свои обязательства комбинат не выполняет. Речники перевезли лишь 70 тыс.

районы Крайнего Севера.

В этих целях необходимо: добиться выполнения на практике решений между руководством Красноярского края, Таймырского АО, РАО "Норильский никель" и Норильского ГМК о развитии делового сотрудничества между комбинатом и пред-

## МИНЭКОНОМИКИ ПРОГНОЗИРУЕТ ПРОДОЛЖЕНИЕ СПАДА ВВП И РОСТ ЦЕН

Министерство экономики ожидает в 1999 году сокращения ВВП на 3%, роста потребительских цен — 30% за год. Об этом заявил министр экономики РФ Андрей Шاپовальянец на заседании правительства.

Вместе с тем в случае реализации разработанных правительством и Центральным банком мер по стабилизации социально-экономического положения в стране во втором полугодии 1999 года ожидается рост ВВП по сравнению с аналогичным периодом 1998 года.

По словам А. Шاپовальянца, в случае реализации программы правительства и Центрального банка возможен рост в таких отраслях промышленности, как химическая, нефтехимическая, легкая, пищевая. Эти расчеты сделаны с учетом того, что будет реструктуризован внутренний долг и достигнуто соглашение по погашению внешней задолженности страны.

## ВСЕМИРНЫЙ БАНК БОРЕТСЯ С КОРРУПЦИЕЙ ПРИ ПОМОЩИ «ГОРЯЧЕЙ» ЛИНИИ

Всемирный банк (ВБ) открыл «горячую» телефонную линию для приема сведений о фактах коррупции, отмечавшихся при реализации проектов банка.

Со 2 ноября как сами сотрудники банка, так и любые заинтересованные лица могут сообщать соответствующую информацию по бесплатному телефону в США — 1-800-831-0463, говорится в пресс-релизе ВБ.

Как сообщили в московском представительстве Всемирного банка, «это один из шагов, предпринимаемых руководством банка в рамках общей стратегии борьбы с коррупцией, которая стала активно проводиться с момента вступления в должность президента банка Джеймса Вулфенсона в 1995 году».

По словам президента ВБ, которого цитирует Bloomberg, «банк не может быть снисходительным к этим фактам». Вместе с тем Дж. Вулфенсон не раз подчеркивал, что у него нет причин полагать, что «коррупция действительно является серьезной проблемой для ВБ».

## В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ БУДЕТ СОЗДАНО САМОЕ ДОРОГОЕ СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Согласно бизнес-плану, представленному в Министерство экономики, сумма вложений итальянского автоконцерна «Фиат», АО «ГАЗ» и ЕБРР в совместное предприятие «Нижегородмоторс» составит 980 млн. долларов. Таким образом, совместный проект «Фиата» и «ГАЗа» по стоимости почти в четыре раза превышает необходимый для правительственных льгот рубеж в 250 млн. долларов и станет самым крупным СП в России. Несмотря на кризис, мощность завода в 150 тысяч автомобилей в год не пересматривается.

Планируется, что нижняя планка цены на нижегородские «фиаты» будет находиться на уровне 10 тысяч долларов за машину, и они смогут конкурировать с аналогами, собранными в Чехии и Южной Корее.

# ДОСТАВЛЯТЬ ГРУЗЫ НОРИЛЬСКОГО МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО КОМБИНАТА

тонн клинкера и понесли убытки на 3,0 млн.руб. по подготовке флота.

Перспективные намерения намечались четырехсторонним соглашением о взаимном сотрудничестве по вопросам развития хозяйственных взаимосвязей и производственной кооперации АО "Норильский комбинат" с промышленными и агропромышленными предприятиями Красноярского края, подписанным в конце 1997 г. губернатором края, генеральным директором РАО "Норильский никель", главой города Норильска и генеральным директором АО "Норильский комбинат".

Соглашением предусматривалось возобновить перевозки продовольственных грузов с юга края в северные районы, как это было ранее, когда на перевозках скоропортящихся продовольственных грузов с трудом справлялись десять рефрижераторных судов.

Однако в этом году рефрижераторные суда опять остались без работы.

К сожалению, не сработало в 1998 году четырехстороннее соглашение. Продовольствие по-прежнему завозится из-за рубежа и других регионов страны, но не от предприятий края. В итоге проигрывают все — сельскохозяйственные предприятия ограничены в сбыте своей продукции, специализированный флот стоит на отстое, нет доходов в крае, нет поступлений в бюджет, нет рабочих мест. Тяжелые систематические удары наносятся пароходству экономическими неплатежами за оказанные услуги по перевозкам грузов.

Несмотря на принимаемые хорошие решения и постановления, не рассчитывающие вовремя с пароходством администрация Эвенкийского АО, администрации районов края, а также АО "Норильский комбинат" за перевозки, выполненные в 1995 и 1998 годах. Пароходство фактически стало кредитором этих структур и само оказалось в тяжелейшем финансовом кризисе. Сегодня Красноярский край, Таймырский автономный округ, Норильский комбинат и другие крупные потребители должны оказать помощь и поддержку пароходству, как единственной в крае организации, способной еще сегодня обеспечить завоз грузов в



приятиями края, которое выгодно комбинату и краю; Норильскому комбинату совместно с пароходством разработать программу по передаче грузоперевозок Енисейскому речному пароходству для снабжения комбината; Законодательному собранию края принять закон о транспортном обеспечении районов Севера, который должен предусмотреть государственный заказ для нужд северян, соответствующее финансирование и льготы; закон о режиме плавания по Северному морскому пути в пределах Красноярского края; закон о льготах и трудоустройстве незанятого населения районов Севера, нормативные документы, которые должны упорядочить деятельность перевозчиков. Все это может быть изложено в одном законе "О регулировании деятельности речного транспорта на территории Красноярского края".

Принятие вышеуказанных мер и упорядочение тарифной политики приведет к увеличению объемов перевозок флотом Енисейского пароходства, уменьшению транспортных издержек и стоимости доставки грузов.

**В.ГОЛЕНКОВ,**  
начальник отдела экономики  
АПИО "Ленгипроречтранс"

**Ю.ШИШКОВ,**  
кандидат экономических наук,  
зав. отделом научного центра  
комплексных транспортных  
проблем Минтранса РФ

## ЗА 9 МЕСЯЦЕВ АВТОМОБИЛИСТЫ РОССИИ ПЕРЕВЕЗЛИ 4,3 МЛРД. ТОНН ГРУЗОВ

За 9 месяцев текущего года автотранспортные компании и фирмы России перевезли 4,3 млрд. тонн различных грузов, что на 6,3% ниже прошлогоднего показателя за тот же период.

Такие данные представил Департамент автомобильного транспорта (ДАТ) Минтранса РФ.

Сокращение объемов грузоперевозок в Минтрансе напрямую связывают с продолжающимся спадом объемов промышленного и сельскохозяйственного производства. К тому же, отмечается в справке ДАТ, из 3 млн. грузовых автомобилей в течение 1997-1998 годов списано почти 500 тыс. автомашин. До конца 1999 года парк грузовых автомобилей может сократиться еще на 30%. Между тем большинство автотранспортных предприятий не имеют средств на приобретение новых автомобилей.

В то же время анализ экспертов Минтранса показывает, что в общем объеме грузоперевозок возрастает доля малых предприятий, частных перевозчиков. В текущем году около 6 тыс. автотранспортных АО, созданных на базе госпредприятий, перевезли 414 млн. тонн грузов и снизили объемы по сравнению с прошлым годом на 12%, остальные 3,88 млрд. тонн приходятся на долю 90 тыс. частных предпринимателей, владеющих 1-3 автопоездами.

По данным Минтранса, в текущем году число частных перевозчиков увеличилось на 12 тыс. Эксперты отмечают, что вновь создаваемые малые структуры находятся в более выгодном положении по сравнению с крупными и средними предприятиями. Эта часть транспортного рынка не обременена пассивными фондами, не требует значительных затрат на содержание вспомогательного персонала.

В департаменте Минтранса сообщили, что накопленные капиталы позволили малым предприятиям закупить свыше 10 тыс. импортных грузовых автопоездов и успешно конкурировать с иностранцами на международных перевозках.

По сведениям Ассоциации международных автоперевозчиков, с начала текущего года российские автомобилисты перевезли 4,3 млн. тонн международных грузов, что соответствует показателю прошлого года за 9 месяцев. Тем не менее доля российских перевозчиков в доставке российских внешнеторговых грузов продолжает снижаться.

Как сообщили в Минтрансе, в прошлом году объемы перевозок международных грузов в России возросли на 18,9 млн. тонн и все они были выполнены иностранными перевозчиками. За последние 7 лет при шестикратном увеличении объема автомобильных перевозок внешнеторговых грузов доля российских перевозчиков сократилась с 75% до 25%.

Астраханский губернатор Анатолий Гужвин нередко называет регион южным форпостом России. Как-то поинтересовался, что он подразумевает под таким определением?

— Новую геополитическую ситуацию, в которой оказалась область после распада Союза, — ответил Анатолий Петрович. — Она стала пограничной со всеми вытекающими отсюда последствиями. К нам перебазировалась Каспийская военная флотилия. Астрахань владеет ключами от Каспия, поскольку через нашу область проходят водные пути из прикаспийских государств на Рейн и Дунай, в Черное, Средиземное, Балтийское и Северное моря, в Мировой океан. Все это и определяет особый статус региона как южного форпоста России. В связи с этим возрос интерес федеральных властей к Астраханскому транспортному комплексу. Можно сказать, что его развитие происходит под патронажем федерального правительства.

К сказанному, по-моему, следует добавить, что в 1991 году Астрахань не была готова к новой для себя роли. Десятилетиями развитие морского торгового дела на Каспии шло мимо области, которой центральными властями отводилась роль пачечницы. Строились другие морские порты, в соседние республики и регионы распределялись новые суда и прежде всего в Азербайджан.

Более того, когда в конце восьмидесятых годов в области создавалось самостоятельное объединение морского транспорта, то весь сухогрузный и танкерный флот, приписанный к Астрахани, был передан Каспийскому морскому пароходству в Азербайджане.

В результате Россия, которая в лице бывшего СССР доминировала в бассейне Каспийского моря, в 1991 году оказалась у «разбитого корыта» — без торгового флота и со слабым портом в Махачкале.

Ясно, что астраханские моряки и речники, местные власти не могли смириться с подобным положением. Специалисты области провели большую подготовительную работу, и именно предложения региона легли в основу указов Президента РФ, правительственных постановлений о возрождении российского торгового флота на Каспии, об организации Северо-Каспийского морского пароходства и о строительстве морского торгового порта Оля на стыке Волги и Каспия в ста километрах от Астрахани.

Разработанные астраханскими специалистами девять проектов развития транспортного комплекса региона составной частью вошли в утвержденную Правительством РФ в январе прошлого года федеральную программу социально-экономического развития Астраханской области на 1997-2000 годы.

В этой программе подчеркивается, что транспортно-дорожный комплекс области «является мощным фактором ускоренного формирования рыночных отношений и во многом определяет условия дальнейшего успешного развития региона». Транспортную сеть области составляют 585 километров железно-

# АСТРАХАНСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС



рожных путей, 3415 километров автомобильных дорог с твердым покрытием, 1443 километра внутренних судоходных путей. В транспортной системе занято 32 тысячи работников. За год всеми видами транспорта перевезено около 14 млн. тонн грузов.

Особое внимание федеральных органов исполнительной власти к развитию Астраханского транспортного комплекса, по мнению первого заместителя министра транспорта РФ, руководителя Службы морского флота России (Росморфлот) Александра Луговца, вызвано прежде всего тем обстоятельством, что, по прогнозам экспертов, в ближайшие годы ожидается увеличение объемов экспортно-импортных и транзитных грузов, проходящих через Астрахань, до 20-30 миллионов тонн в год.

## МОРСКОЙ ПОРТ ОЛЯ ДЕЙСТВУЕТ

Маркетинговые исследования грузопотоков, тяготеющих к Каспию, показали интенсивное нарастание внешнеторговых грузопотоков среднеазиатского направления, особенно иранского. Объемы грузов оцениваются в 14-20 млн. тонн в год. Если 3 года назад через Астрахань прошло 100 тыс. тонн, то в прошлом году здесь было переработано свыше 1 млн. тонн грузов. С нарастающими грузопотоками существующим портовым мощностям Астрахани не справиться, поэтому было решено строить морской торговый порт Оля международного значения.

Первый пионерный причал порта Оля, получившего недавно статус унитарного госпредприятия, начал действовать летом прошлого года и способен ежегодно принимать свыше 300 тыс. тонн экспортно-импортных грузов. Нынешним летом пионерный был оборудован для приема морских паромов, курсирующих между портами России и Ирана. К этому проекту намерены подключиться Азербайджан и Туркменистан.

В текущем году предполагается ввести в эксплуатацию 2-й причал такой же мощности. Финансирование строительства объемом \$8 млн. берет на себя Иран, заинтересованный в организации регулярного морского паромного сообщения между портами Энзели (Иран) и Оля (Россия).

По инвестиционным планам Минтранса РФ, сообщил заместитель министра

обслуживать береговые нефтебазы, танкеры и другие суда на рейдах. Комплекс рассчитан на прием до 10 паромов в сутки, или 12 млн. тонн груза в год.

Другая часть комплекса, по словам Н. Русанова, будет смонтирована в районе строящегося морского торгового порта Оля и обеспечит прием морских железнодорожно-автомобильных паромов, судов ролкерного типа и сможет взаимодействовать с первой частью комплекса. Стоимость сооружения в районе железнодорожной станции Астрахань-2 составит \$12-13 млн., в порту Оля — \$25-26 млн. Таким образом, подчеркнул Н. Русанов, вложения в \$40 млн. дадут возможность перерабатывать в год 2,5-3 млн. тонн генеральных грузов и 3-4 млн. тонн нефтепродуктов.

Как заявил руководитель Росморфлота, Минтранс РФ намерен принять меры по безопасному обеспечению безопасной судоходной обстановки Волго-Каспийского канала

протяженностью 188 км.

#### ДРУГИЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА

Разработанная областью программа предусматривала также реализацию ряда других проектов, в частности реконструкцию местного аэропорта. За 1995-1998 годы в аэропорту Астрахань выполнены работы по первому этапу модернизации «воздушных ворот» региона. В 1996 году аэропорту постановлением Правительства РФ придан статус международного. Здесь введен в эксплуатацию международный сектор, оборудованный современными электронными средствами таможенного и пограничного контроля. Причем львиную долю затрат взял на себя областной бюджет.

Договор с Федеральной авиационной службой предусматривает до 2000 года проведение второго этапа реконструкции. Необходимо удлинить взлетно-посадочную полосу до 3700 метров, построить современный командно-диспетчерский пункт, трехзвездную гостиницу, привести в соответствие с международными стандартами всю инфраструктуру воздушной гавани.

Самолеты авиакомпании «Астраханские авиалинии» уже сейчас регулярно летают в страны Персидского залива, Европы и Азии. Астрахань связана авиамостом с Ираном.

Открыт для захода иностранных судов и речной порт. Здесь также проведена реконструкция причального хозяйства, подготовлены для приема и хранения крупнотоннажных контейнеров терминалы, оборудован контрольно-пропускной пункт.

Кроме того, ведутся работы по развитию и реконструкции железной дороги, автомобильных трасс и мостов, реконструкции Волго-Каспийского судоходного канала, строительству современной телефонной связи со многими странами мира.

Рафаил БИКМУХАМЕТОВ,  
корр.«Интерфакса» — специально для  
журнала «Международный экспедитор»

## ПОД ПАТРОНАЖЕМ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

транспорта РФ, руководитель Росморфлота Александр Луговец, намечается завершить строительство первой очереди в 1999-2000 годах, что позволит обеспечить на Северном Каспии круглогодичную переработку до 2 млн. тонн экспортно-импортных грузов в год. Строительство всего комплекса мощностью ежегодной перевалки 8 млн. тонн экспортно-импортных грузов и стоимостью \$300 млн. предполагается закончить к 2005 году.

— Считаю, что уже построенные объекты порта Оля пока используются неэффективно, — говорит после поездки в Астрахань Александр Луговец. — Об этом я прямо заявил астраханцам. Надо, чтобы пионерный причал, паромная линия начали приносить прибыль. Тогда появятся инвесторы, в том числе и иностранные. Можно будет создавать акционерное общество, появятся деньги для создания сильной судоходной компании на базе Северо-Каспийского пароходства.

В связи с портом Оля в Астрахани предполагается построить морской паромный комплекс стоимостью \$40 млн. Протокол об этом в Астрахани недавно подписали первый заместитель министра транспорта РФ, руководитель Службы морского флота России Александр Луговец и глава областной администрации Анатолий Гужвин.

Начальник морской администрации порта Астрахань Николай Русанов сообщил, что побывавшая в Астрахани делегация Минтранса РФ детально ознакомилась с ходом строительства морского торгового порта Оля на Северном Каспии, обсудила проблемы развития самого молодого в России Северо-Каспийского морского пароходства.

Н. Русанов отметил, что Астраханский паромный комплекс будет состоять из типовых сооружений, применяемых на железнодорожных и автомобильных морских паромных переправах, позволяющих перекачивать вагоны, цистерны, автомобили с берега на паром и обратно. Первое сооружение поднимется на левом берегу Волги в районе подхода к берегу железнодорожной ветки от станции Астрахань-2 и сможет

### ROAD TRANSPORT OF RUSSIA CARRIED

#### 4.3 BT OF CARGOES FOR 9 MONTHS OF 1998

According to the Road Transport Department (RTD) of the RF Ministry of Transport, Russian road haulage companies and firms transported 4.3 Bt of various cargoes for 9 months of 1998 that is 6.3 % less than the last year's index for the same period.

The RF Ministry of Transport considers that the continued reduction in volumes of cargoes transported by trucks has been directly connected with a decline in the industry and agriculture production. Besides, according to RTD, out of 3 M of trucks nearly 500 000 were wrote off during 1997-1998. By the end of 1999 the fleet of trucks may reduce by 30 % more. The more so, a majority of trucking companies are short of money for buying new means of transport.

At the same time the analysis of the RF Ministry of Transport experts shows that a share of small road transport companies and private trucking firms is increasing. This year about 6000 of joint stock road haulage companies created on a base of the state owned enterprises transported 414 Mt of cargoes and lowered the volumes of the carried cargoes by 12 % in comparison with the last year, the rest 3.88 Bt of cargoes fall on 90 000 private businessmen's share having in their possession by 1-3 trucks each.

According to the RF Ministry of Transport, this year the number of private road hauliers has increased by 12 000. Experts consider that newly created small structures are in a more profitable situation in comparison with large and medium size enterprises. This part of the transport market is not burdened by passive funds, does not require considerable costs for keeping a subsidiary personnel.

According to RTD, an accumulated capital gave an opportunity to small enterprises to buy over 10 000 imported trucks and to compete successfully with foreign businessmen for carrying out international shipments.

According to the Association of International Hauliers, the Russian road hauliers transported 4.3 Mt of international cargoes from the beginning of the current year which corresponds to the last year's index for 9 months. However, a share of Russian road hauliers in the delivery of Russian foreign trade cargoes continues to decrease.

According to the RF Ministry of Transport, volumes of international cargoes transportation in Russia during the last year increased by 18.9 Mt but all of them were carried out by foreign road hauliers. For the last 7 years a share of Russian road hauliers reduced from 75 % up to 25 % in carrying out a road transportation of foreign trade cargoes while the volume of their trucking increased by 6 times.

Одной из основных причин финансово-экономического кризиса в России является отсутствие реальной промышленной политики. Об этом говорится в проекте предложений по корректировке реформ, стабилизации работы российской промышленности и ее дальнейшему развитию. Этот документ рассматривался на 9-м съезде Российского союза промышленников и предпринимателей состоявшемся в Москве 20 октября.

Отечественную промышленность, говорится в проекте, необходимо избавить от непредсказуемости обменного курса рубля, кризиса платежной системы, налогового гнета, а также давления неконтролируемого импорта, прямого недофинансирования оборонного заказа, конверсии и НИОКР, «несуразных» таможенных препятствий.

Следует стремиться развернуть промышленность на создание и реализацию, в том числе и на внешнем рынке, наукоемкой продукции. Только при таком подходе можно рассчитывать на развитие производства, конкурентоспособности и кредитной привлекательности отечественных предприятий. Для вывода страны из кризиса, говорится в проекте, промышленная политика должна тесно координироваться с финансовой политикой, и в первую очередь опираться на мобилизацию ресурсов и создание условий для развития отечественной промышленности.

Для быстрой активизации деятельности предприятий АПК, лесопромышленного комплекса, легкой и пищевой промышленности, малого предпринимательства целесообразно создать целевой фонд льготного кредитования, одновременно следует использовать механизм специальных кредитов Центрального банка и страховую гарантию правительства, предоставляемые коммерческим банкам для обслуживания и инвестиций в реальном секторе экономики.

Кроме того, для нормализации валютного обращения в стране необходимо стабилизировать обменный курс рубля и в дальнейшем на рыночной основе регулировать его динамику, исходя из уровня инфляции и требования поддержки отечественных товаропроизводителей.

Следует также сохранить рыночную конвертируемость рубля и не допускать резких и непредсказуемых изменений его курса по отношению к ведущим иностранным валютам. Кроме того, необходимо определить порядок временного, на 3-6 месяцев, повышения (до 75%) доли обязательной продажи выручки экспортерами на организованном валютном рынке и Центральному банку РФ.

РСПП вместе с тем предлагает также полностью освободить предприятия-экспортеры от обязательной продажи валютной выручки на период погашения крупных иностранных кредитов, привлекаемых для реализации значительных инвестиционных проектов.

Предполагается также определить и законодательно закрепить меры по аккумуляции денежных средств (сбережений) населения для долговременных производственных инвестиций, исключив при этом возможность перетока этих средств на ва-

лютные и финансовые рынки и обеспечив государственную защиту вкладов населения.

Следующим пунктом предложений является оздоровление денежного оборота и банковской системы. Для решения этой задачи предлагается провести санацию банковской системы, и в первую очередь банков, имеющих разветвленную сеть отделений по стране и работающих с вкладами населения. Кроме того, к началу 1999 года предлагается довести объем денежной массы, находящейся в обращении, до 23-25% от ВВП. Разработать комплекс мер по поэтапному увеличению этого показателя до 60-65% от ВВП. Кроме того, предлагается принять меры к снижению ставки рефинансирования Центробанка и одновременно ограничить превышение процентов по кредитам коммерческих банков над ставкой рефинансирования до 3-5%.

Предложения РСПП в области снижения и упрощения налогообложения заключаются в следующем: необходимо сократить совокупную ставку налога на прибыль до 28-30% и прекратить авансовую уплату налога. Кроме того, предлагается снизить ставку НДС по товарам первой необходимости (хлеб, молоко, крупа, продукты диетического и диабетического питания) и товарам для детей до 5%, а также по текстильным изделиям — до 10%. По остальным товарам, работам и услугам предлагается уменьшить ставку НДС до 15%.

Кроме того, предлагается с 1 ноября 1998 г. в 10 раз снизить налог на приобретение автотранспортных средств предприятиями, организациями, учреждениями и предпринимателями, закупающим грузовые автомобили, легковые фургоны, автобусы и специальные автомобили для осуществления своей профессиональной деятельности. Кроме того, эксперты Российского союза промышленников и предпринимателей считают неприемлемым введение уплаты предприятиями налога на прибыль, НДС и акцизов с отгруженной, а не реализованной продукции.

Эксперты считают также необходимым разрешить в 1998 г. предприятиям в качестве временной меры использовать до 20% балансовой прибыли на возмещение недостатка и пополнение собственных оборотных средств с исключением этой суммы из налогооблагаемой базы.

Кроме того, в перечень предложений, которые обсуждаются на съезде, входит стимулирование и защита отечественных производителей, реструктуризация бюджетных отношений, согласно которым предлагается одновременно списать с предприятий просроченную сумму пени и штрафы всех уровней и провести до конца 1998 г. реструктуризацию основного долга предприятий по обязательным платежам в бюд-

жеты всех уровней. Предлагается также обеспечить государственную поддержку накоплению отечественного капитала в реальном секторе экономики и поддержку инвестиций.

Предлагается стабилизировать экономику и финансы предприятий ВПК, в том числе завершить до конца 1998 г. реорганизацию предприятий оборонной промышленности в казенные предприятия и акционерные общества со списанием или погашением их задолженности по налоговым платежам. Кроме того, до конца 1998 г. предлагается погасить задолженность предприятиям оборонной промышленности за продукцию, изготовленную по государственному оборонному заказу.

## СЪЕЗДА ПРОМЫШЛЕННИКОВ

# В ПОДДЕРЖКУ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

РСПП предлагает также принять ряд мер для совершенствования внешнеэкономической деятельности, и, в частности, разработать и постепенно вводить лимиты конкурирующего импорта, установив их в размере 15-20% от внутреннего производства (прежде всего по продовольствию и товарам народного потребления). Предлагается также активно применять компенсационные пошлины, в том числе в отношении импорта продовольственных товаров, для того, чтобы выровнять условия конкуренции на внутреннем российском рынке.

Промышленники и предприниматели считают, что должен быть введен ряд налоговых льгот для предприятий при экспорте собственной высокотехнологичной продукции.

Участовавший в работе съезда первый вице-премьер Юрий Маслюков выступил за создание в России «мощных концернов», способных обеспечить весь цикл производства продукции. Поясняя свою мысль, г-н Маслюков в качестве примера заметил, что Россия может иметь одно предприятие авиационной, ракетной промышленности. «На большее у нас нет спроса, да и нет необходимости», — сказал он.

В этой связи он отметил, что Правительство РФ уделяет сегодня большое внимание вопросу структурной политики.

Затронув вопрос реформирования налоговой системы, г-н Ю. Маслюков высказал мнение, что на первом этапе необходимо резко понизить налоговый пресс, а затем обеспечить расширение налогооблагаемой базы, что в свою очередь приведет к увеличению собираемости налогов. По его мнению, в первую очередь пересмотреть необходимо такие налоги, как НДС, налог на прибыль и подоходный налог.



Первый вице-премьер подверг критике существующую ныне систему госзаказа. «Мы в этом вопросе бросаемся из крайности в крайность. Надо ввести порядок в этом вопросе», — сказал он, выразив при этом мнение, что «государственной системе закупок нам надо поучиться у Америки».

Ю. Маслюков также убежден, что если нынешнее правительство сохранит тот темп реформаторов, который был, значит, оно ничего не сделает. Именно поэтому, по словам Ю. Маслюкова, нынешний кабинет «не торопится» с планом первоочередных мер по выводу страны из кризиса.

Мэр Москвы Юрий Лужков, выступая на 9-м съезде РСПП, призвал правительство и Госдуму России объявить в качестве главной государственной политики поддержку реального сектора экономики.

Мэр заявил о необходимости «поддерживать его величество производителя во всех сферах: промышленности, сельском хозяйстве, других областях». По мнению г-на Ю. Лужкова, кабинет министров должен разработать и объявить о целевых программах по оздоровлению реального сектора экономики: машиностроения, химической промышленности, автомобилестроения и целого ряда других базисных отраслей.

Он подчеркнул, что «такой подход необходим государству, поэтому не нужно обращать внимания на гайдаров и чубайсов, которые начнут вопить, что это отход от рынка и предательство преобразований, начатых в стране». Мэр подчеркнул, что «это не означает откат от рыночных реформ, поскольку даст ориентиры и понимание того, как необходимо действовать в новых условиях».

Г-н Ю. Лужков высказался также за снижение налогов для предприятий, тарифов на грузоперевозки и энергоносители. Он предлагает ввести минимальные таможенные пошлины на импортное оборудование, компенсировать потери государства за счет увеличения пошлин на готовую продукцию.

Мэр призвал также правительство «заставить Центральный банк установить процентные ставки по кредитам на пополнение оборотных средств предприятий на уровне, не превышающем 7%».

В выступлении Ю. Лужков подверг критике «страшные, если не сказать преступные ошибки, сделанные предыдущими правительствами по приватизации, которая ограбила и развалила экономику страны». Он также заявил о необходимости «дать оценку диких явлений, которые взбудоражили народ против власти», и наказать организаторов финансовых пирамид, «ни один из которых до сих пор не привлечен к ответственности».

Московский мэр одобрил выступление на съезде премьер-министра Евгения Примакова, подчеркнув, что «мы впервые услышали доклад, который хорошо понимаем, он был сделан на одном с нами языке». «Мы не получим сегодня исчерпывающих ответов, однако это хороший знак для совместной работы по преодолению кризиса», — заявил Ю. Лужков.

Рафаил БИКМУХАМЕТОВ,  
корр. «Интерфакса» специально для  
«Международного экспедитора»

## В 1999 ГОДУ ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

# СНИЗЯТСЯ НА 7-9%

**Объем перевозок грузов всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) в 1999 году, по оценке экспертов Минэкономики, сократится к уровню 1998 года примерно на 7-9%.**

В текущем году ожидается спад объемов грузоперевозок почти на 16% по сравнению с 1997 годом и составит 1500 млн. тонн.

Это, по мнению экспертов, связано со спадом промышленного производства во всех грузообразующих отраслях. Финансовый кризис и рост курса доллара вызывает снижение объемов экспорта и импорта продукции и, как следствие, платежеспособного спроса грузовладельцев на услуги транспорта.

Объем перевозок грузов железнодорожным транспортом снизится к уровню 1997 года на 7%, что связано с сокращением объемов производства основных видов перевозимой продукции (черных металлов, нефтепродуктов, каменного угля, деловой древесины, минеральных удобрений), а также с последствиями массовых акций протеста в июле-августе текущего года,

выразившихся в перекрытии железнодорожных магистралей.

Исходя из оценки возможного платежеспособного спроса грузовладельцев, объем перевозок грузов по железной дороге в 1999 году прогнозируется в

объеме 780-770 млн. тонн, снижение по сравнению с 1998 годом может составить 4-5%.

Грузоперевозки автомобильным транспортом в 1998 году оцениваются в объеме 550 млн. тонн, что на 26% ниже уровня 1997 года.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 1999 году прогнозируется со снижением к уровню текущего года на 9-12% и составит 498-483 млн. тонн.

Перевозки грузов морским транспортом в текущем году снизятся примерно на 20% по сравнению с 1997 годом. В 1999 году они могут сократиться еще на 4-5%.

Перевозки грузов речным транспортом оцениваются в 1998 году в объеме 98 млн. тонн, что ниже уровня 1997 года на 4%. В 1999 году речные перевозки прогнозируются в объеме 90 млн. тонн.

В целом объем перевозок грузов всеми видами транспорта (кроме трубопроводного) с учетом платежеспособного спроса грузовладельцев составит по прогнозной оценке в 1999 году 1370-1400 млн. тонн, на 7-9% ниже уровня текущего года.

## VOLUMES OF CARGO SHIPMENTS IN RUSSIA

# MAY DECREASE BY 7 - 9 % IN 1999

**The volume of cargo shipments carried out by all kinds of transport, but pipeline, according to experts' of the RF Ministry of Economy estimation may decrease by about 7-9 % in comparison with the 1998 year's level. An expected decrease of cargo shipment volumes is about 16 % less than in 1997 and will reach 1.5 Mt.**

This is, according to experts, connected with a decline of the industrial production in all the cargo forming fields. The financial crisis and a growth of the US Dollar rate of exchange cause a reduction of export and import of production and, as a consequence of this, reduction of cargo owners paying capacity for transport services rendered.

The volume of cargoes carried by rail will decrease in comparison with 1997 year's level by 7 % what is connected with a reduction of the manufacturing of main kinds of transported production (black metals, oil products, coal, timber, mineral fertilizers) as well as with consequences of mass actions of protest carried out in July-August of the current year and expressed in overlapping railways.

Judging by an estimation of a possible paying capacity of cargo owners, a volume of cargo transportation by rail in 1999 is estimated at 780-770 Mt which means a decrease by 4-5 % in comparison with 1998.

The volume of the road haulage of cargoes in 1998 is estimated at 550 Mt that is 26 % less than in 1997.

The prognoses for the motor transportation of cargoes in 1999 are as 498-483 Mt that is 9-12 % lower than in the current year.

Shipments of cargoes by sea transport this year will decrease by about 20% in comparison with 1997. In 1999 they may decrease by 4-5 % more.

Shipments of cargoes by the river transport in 1998 are estimated at 98 Mt that is by 4% less than in 1997. Prognoses for the river shipment of cargoes in 1999 are in the volume of 90 Mt.

As a whole, the total volume of cargo shipments in 1999 by all kinds of transport (but pipeline) is estimated at 1370-1400 Mt bearing in mind the fact that a paying capacity of cargo owners will be by 7-9% less than in the current year.

## «АЭРОФЛОТ» УВЕЛИЧИВАЕТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК

За девять месяцев авиакомпания «Аэрофлот» перевезла 3,571 млн. пассажиров, что на 23% больше, чем за соответствующий период прошлого года. Об этом сообщили в пресс-службе «Аэрофлота».

Объем перевезенных грузов за 9 месяцев снизился на 1,9% по сравнению с соответствующим периодом 1997 года и составил 63,5 тыс. тонн.

По словам представителя пресс-службы, в сентябре было перевезено 403,5 тыс. пассажиров и 5,8 тыс. тонн грузов. По сравнению с сентябрем прошлого года рост произошел только по перевозкам пассажиров на 1,3%.

Внутрироссийские перевозки авиакомпании за январь-сентябрь этого года выросли более чем в 2 раза по сравнению с прошлым годом и составили 19% от общего объема, а доходы от них выросли на 31,2%. Наибольшая загрузка была отмечена на рейсах в Сочи, Новосибирск, Петропавловск-Камчатский, Владивосток, Ростов.

Объемы перевозок в города СНГ и Балтии увеличились на 3,67%. Наиболее прибыльными и загруженными были рейсы в Ереван, Баку, Бишкек, Симферополь.

Продолжалось динамичное развитие перевозок на американском направлении, где пассажирооборот увеличился на 5%. Однако, отметил представитель пресс-службы, на рейсах в Юго-Восточную Азию и Африку произошло снижение.

В сентябре авиакомпания выполнила 4412 регулярных и дополнительных пассажирских рейсов, что на 23,5% больше, чем за соответствующий период прошлого года.

В октябре авиапарк «Аэрофлота» пополнился новым самолетом Боинг-777.

## ВОР-ПУТЕШЕСТВЕННИК

### ИЗ БАГАЖНИКА

Когда на автовокзале города Богучар Воронежской области водитель открыл багажное отделение автобуса «Москва-Ростов», пассажиры в ужасе отшатнулись: из огромной сумки торчали человеческие ноги.

Когда сумку открыли, то обнаружили в ней маленького роста мужичка, который попытался быстренько выскочить из своего убежища и дать стрекача, но запутался в тряпках.

В милиции выяснилось, что мужичонка таким образом не только бесплатно путешествовал — он обворовывал пассажиров. Его напарник, которого тоже задержали на богучарском автовокзале, обычно ставил баул с подельником внутрь багажного отделения автобуса, и тот на длинных перегонах междугородного рейса обчищал сумки пассажиров. Досадная осечка случилась в Богучаре: вор по фамилии Лупиног пожадничал — напихал под себя столько вещей, что сумка просто не закрылась, и ноги жулика остались снаружи.

# РОССИЙСКИЕ ГРУЗОВИКИ УСТУПАЮТ ДОРОГУ ИНОСТРАНЦАМ

Отечественным автоперевозчикам, обслуживающим международные маршруты, предоставлено право приобретать крупнотоннажные импортные автопоезда с рассрочкой налоговых и таможенных платежей на три года.

Как сообщил заместитель руководителя Департамента автомобильного транспорта Минтранса РФ Лев Шойхет, в ближайшее время его ведомство и Государственный таможенный комитет намерены рассмотреть возможность снижения на 10 процентов действующей таможенной ставки на грузовики.

Либерализм в отношении крупнотоннажных грузовиков объясняется тем, что сегодня автомобили такого класса, производимые самой Россией, не соответствуют жестким международным экологическим и конструктивным требованиям. Белорусские «МАЗы» давно уже уступили место «Мерседесам» и «Вольво», крупные партии которых Минтранс в последнее время закупает централизованно, пользуясь при этом скидками в размере до 25 процентов от рыночной стоимости.

Надо сказать, что принятые льготы наносят удар в первую очередь по белорусско-германскому совместному предприятию «МАЗ — МАН», где 23 октября состоялся пробный пуск сборочной линии. Воодушевленные примером «Форда», успешно производящего в Белоруссии модели «Эскорт» и «Транзит», немцы тоже решили выйти на российский рынок через братскую республику. Начало производства в Минске запланировано на февраль. Здесь намерены изготавливать до 5 тысяч машин в год. Однако российский рынок для СП теперь вовсе не гарантирован: стоимость автопоезда зарубежного производства со-

ставляет 120—130 тысяч долларов, таможенные и налоговые платежи увеличивают эту цену в среднем на 70 процентов, а рассрочка выплат государству делает белорусско-германскую продукцию менее привлекательной для покупателей.

С другой стороны, нынешнее решение открывает лазейку не только для крупнотоннажных автопоездов, но и для производителей грузовиков, напрямую конкурирующих с КамАЗом, который после пожара на заводе двигателей уже несколько лет не может выйти из экономического штопора. Только до конца года руководство челнинского АО намерено сократить 5 тысяч инженеров. Дальнейшие сокращения, несомненно, коснутся уже всего 47-тысячного коллектива предприятия. В 1998 году в Татарии сойдет с конвейера менее 5 тысяч грузовиков, хотя еще год назад эта цифра составляла 12 тысяч автомобилей.

Впрочем, в Министерстве транспорта об этих проблемах пока не думают. В ведомстве рассчитывают, что принятые меры позволят увеличить долю российских автопоездов, задействованных в международных перевозках, в два раза — с 17 до 34 тысяч. Несмотря на сокращение импорта, Минтранс оптимистично прогнозирует рост годовых перевозок с 5 до 8 миллионов тонн, что должно принести казне 70—80 миллионов долларов дополнительно. Возможные потери никто не считал, хотя облегчение налогового и таможенного бремени на реальный сектор, к которому, без сомнения, относится и транспорт, находится в русле политики нынешнего правительства.

Сергей МИТИН



# НАША ЗАДАЧА —

## МАКСИМАЛЬНОЕ КОМПЛЕКСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ КЛИЕНТОВ

Развитие рыночной экономики, увеличение числа предприятий, фирм и организаций, занимающихся экспортно-импортной деятельностью, в значительной степени предопределило необходимость развития инфраструктуры доставки товаров и грузов всеми видами транспорта.

Основными составляющими транспортного процесса и как следствие — повышения эффективности торговых операций является сочетание транспортно-экспедиционной деятельности, обработки и таможенного оформления грузов, предоставления сервисных услуг клиентуре как по обслуживанию автомобильной техники, так и по доставке грузов потребителям.

**Акционерное общество «Совинтеравтосервис», созданное в 1978 году как организация, призванная предоставлять сервисные услуги владельцам иностранного грузового транспорта, в настоящее время предоставляет как российской, так и иностранной клиентуре комплекс услуг, связанных с транспортировкой и обработкой грузов, в рамках лицензии общероссийского таможенного перевозчика.**

Значительную долю работы АО «Совинтеравтосервис» составляет транспортно-экспедиционная деятельность при выполнении международных грузоперевозок.

При транспортировке грузов из России в страны Западной Европы (Германия, Бенилюкс, Франция и т. д.) нашими клиентами являются:

- Московское представительство фирмы «IBM East Europa/Asia Ltd.»;
- Московское представительство фирмы «Rank Xerox Nederland»;
- фирма «S and D Chemical Limited» (Лондон);
- АОЗТ «Инженерный центр сланце-перерабатывающего завода» (г. Сызрань);
- СП «Адыгя Моро» (г. Майкоп);
- ЗАО «Моспласт» (Москва).

Начиная с 1996 года мы ежегодно экспедируем выставки, организуемые по линии правительства Москвы во Франции.

При перевозках грузов из стран Западной Европы в Россию мы сотрудничаем с такими крупными фирмами, как: «Hamp international GmbH», «Revival-Express»,

«Nostrak Nord-Ost-Transport-Kontor GmbH» (Германия), «Zust Ambrosetti Transporti Internazionali S.p.A.» (Италия), «Belsta Nederland B.V.» (Нидерланды), «Sovtransavto-Frans» (Франция).

Разразившийся в нашей стране экономический кризис привел к значительному снижению объемов экспортно-импортных операций и, как следствие, к уменьшению объемов перевозок грузов.

Стремясь сохранить достигнутые позиции, АО «Совинтеравтосервис» не поддавалось общей панике и до настоящего времени не повысило тарифы и расценки на обслуживание клиентуры. Более того, для ряда постоянных клиентов были несколько снижены тарифы на обработку грузов и арендная плата за пользование складами на терминале нашего производственного комплекса.

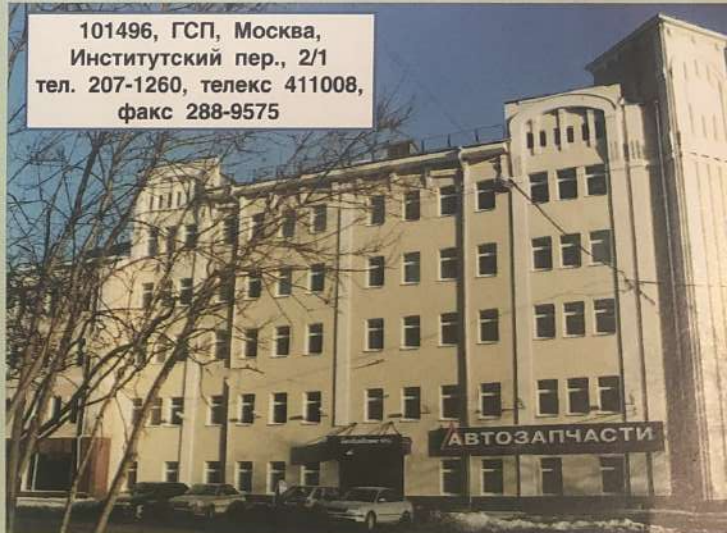
В результате практически никто из постоянных клиентов не расторгнул с нами договорные отношения.

Не останавливаясь на достигнутом и стремясь сохранить достигнутые позиции, в ус-



**Евгений ТРИШНЕВСКИЙ,**  
генеральный директор  
АО «Совинтеравтосервис»

101496, ГСП, Москва,  
Институтский пер., 2/1  
тел. 207-1260, телекс 411008,  
факс 288-9575



ловиях кризиса мы продолжаем развивать новые виды деятельности.

Так, с 1998 года АО «Совинтеравтосервис» является официальным дилером по торговле грузовыми автомобилями совместного белорусско-германского производства МАЗ-МАН.

Учитывая ограниченные финансовые возможности большинства российских перевозчиков, мы предлагаем гибкую систему скидок на эти грузовые автомобили, что во многом повышает их конкурентоспособность по сравнению с традиционными западными производителями большегрузных автомобилей.

В планах АО «Совинтеравтосервис» дальнейшее развитие сервиса автомобилистов, в том числе — с использованием мощностей нашего производственного комплекса.

# Sovinteravtoservis



**ВОТ УЖЕ 20 ЛЕТ МЫ ЯВЛЯЕМСЯ НАДЕЖНЫМ ПАРТНЕРОМ.  
МЫ ВСЕ ДЕЛАЕМ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ КЛИЕНТУ РАБОТАТЬ  
С НАМИ БЫЛО ВЫГОДНО, УДОБНО, БЫСТРО...**



# РАБОТАТЬ С НАМИ



Основа производственного комплекса — грузовой терминал, обеспечивающий услуги по приему, обработке, таможенной очистке любых видов грузов, в том числе дипломатических и мелкопартионных.

Для этого терминал располагает отопляемыми, оснащенными средствами механизации складами, помещениями площадью около 13 тыс. кв. м и контейнерной площадкой емкостью 300-350 большегрузных контейнеров.

Терминал осуществляет переработку и хранение любых экспортно-импортных грузов под любым таможенным режимом (временного хранения, консигнации и т.д.).

Операции по декларированию и таможенной очистке грузов на территории терминала выполняются работниками терминала и таможенным постом «Варшавский» Западной таможни.

Декларирование грузов для растаможивания не единственная услуга, оказываемая работниками комплекса клиенту. При желании клиент может бесплатно получить консультации по оформлению документов еще на стадии заключения контрактов, а также памятку по заполнению таможенных документов. В условиях постоянных изменений таможенных тарифов, введения в действие новых нормативных документов, правил и инструкций такая практика позволяет клиенту избежать досадных ошибок при составлении контрактов, значительных потерь времени, а следовательно и средств при оформлении таможенных формальностей.

Определенную проблему представляет подчас и оплата таможенных пошлин и услуг таможни в условиях, когда груз прибыл на терминал и оплата простоя автомобиля начинает исчисляться уже со второго дня его нахождения на таможне. Чтобы максимально уменьшить потери клиента, в этом случае на комплексе организован прием таможенных и других платежей как за безналичный, так и за наличный расчет.

Сохранность грузов обеспечивается надежной системой охраны, включающей в себя систему телевизионного наблюдения и электронную систему по всему периметру.

Важной функцией терминала является обеспечение доставки прибывающих на терминал грузов непосредственно получателям автомобильным транспортом комплекса, а также выполнение международных и междугородных перевозок грузов. Для осуществления этих задач производственный комплекс АО «Совинтеравтосервис» обладает значительным парком подвижного состава, включающим в себя большегрузные автомобили «Ивеко», «Мерседес-Бенц», МАЗ, а также автомобили «Газель» и «Ивеко» малой грузоподъемности для развоза мелкопартионных грузов по территории Российской Федерации.



Принятая Правительством Российской Федерации Федеральная программа «Дороги России» предусматривает в числе других мероприятий организацию сервиса на дорогах для транспорта, осуществляющего внутренние и международные перевозки грузов, а также индивидуального автотранспорта.

В рамках указанной программы АО «Совинтеравтосервис» в 1996 году был построен крупный производственный комплекс на Симферопольском шоссе, который полностью отвечает требованиям сегодняшнего дня.

# ВЫГОДНО, УДОБНО, БЫСТРО...

Практика работы терминала АО «Совинтеравтосервис» за последние полтора года показала значительную заинтересованность российских и иностранных фирм в совместной работе, их удовлетворенность качеством работы и умеренными тарифами на услуги, предоставляемые автокомплексом.

В течение последних двух лет услугами производственного комплекса пользовались и продолжают пользоваться такие крупные европейские фирмы, как «Шенкер», «БАСФ», «ЮПС», «МАЕРСК», «Амброзетти», «Дюпон», «Нострак», «Нунер» и др.

Заботятся работники комплекса и об экипажах автомобилей, совершающих многодневные перевозки из-за рубежа, по России и в странах СНГ. К их услугам — охраняемая платная стоянка грузовых автопоездов общей площадью 10 тыс. кв. метров, санитарно-бытовые помещения, средства международной и междугородной связи.

В планах акционерного общества «Совинтеравтосервис» дальнейшее развитие сервиса автомобилистов, в том числе и с использованием мощностей производственного комплекса.

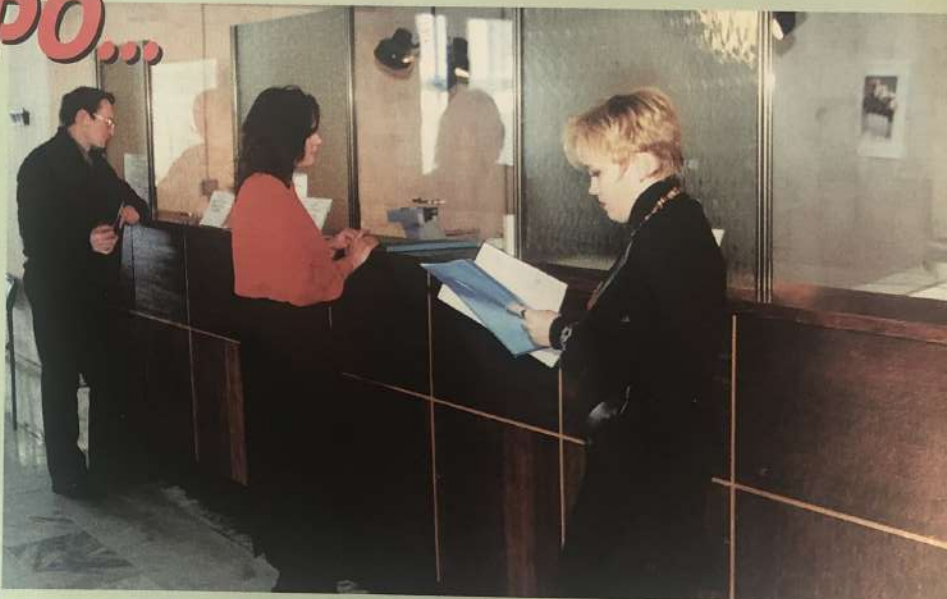
Так, в ближайшее время непосредственно на комплексе будет организована современная автозаправочная станция, планируется расширение площадок для переработки контейнеров, завершение строительства магазина запчастей, демонстрационного салона продаваемых Совинтеравтосервисом легковых автомобилей.

Существует также возможность сдачи в аренду как складских площадей, так и офисных помещений в административно-бытовом корпусе терминала с предоставлением необходимых средств связи и оргтехники.

Удобное местоположение комплекса на оживленной магистрали у самого въезда в Москву, удобные подъезды способствуют привлечению клиентуры, поэтому уже сейчас рассматриваются планы дальнейшего расширения уже существующих и внедрение новых видов обслуживания автотранспортников и индивидуальных владельцев транспортных средств, что в полной мере согласуется с Федеральной программой «Дороги России», высокими требованиями, предъявляемыми правительством Москвы и администрацией Московской области к благоустройству магистралей и дорог, совершенствованию сервиса автотранспорта, и как следствие, повышению эффективности функционирования всего организма города и области.



Анатолий КУЗНЕЦОВ,  
заместитель генерального  
директора  
АО «Совинтеравтосервис»,  
директор производственного  
комплекса



142790, Московская обл., Ленинский р-н,  
Симферопольское шоссе, 3  
Телефон 388-9002



# ГОТОВЫ ОКАЗАТЬ ЛЮБУЮ ТЕХНИЧЕСКУЮ ПОМОЩЬ



*Располагая современным оборудованием и необходимым специальным инструментом, станция готова оказать любую техническую помощь владельцам автомобилей.*



Важным видом деятельности АО «Совинтеравтосервис» является оказание технической помощи иностранным автоперевозчикам. Для этих целей акционерное общество располагает станцией по обслуживанию грузовых автомобилей, способной одновременно принять на обслуживание 18-20 единиц подвижного состава.

Особое развитие в этом направлении получило сотрудничество с такими производителями современных автомобилей, как «IVECO FIAT S.P.A.» и «MAN NUTZFAHRZEUGE AG», с которыми АО «Совинтеравтосервис» имеет дилерские соглашения, предусматривающие не только оказание технических услуг, но и продажу российским предприятиям и частным лицам автомобилей «ИВЕКО» и «МАН». АО «Совинтеравтосервис» располагает консигнационными складами запасных частей к этим маркам автомобилей, что позволяет практически без задержек обслужить любого владельца этих автомобилей.

Делая ставку на комплексное обслуживание своих клиентов, мы готовы отремонтировать прицепы и полуприцепы различных производителей, включая ремонт тентов, что особенно актуально для автомобилей, выполняющих международные перевозки.

Как известно, много неприятностей автомобилистам на дорогах приносят повреждения автошин и колес автомобилей. К услугам владельцев автотранспорта — шиномонтажный участок, обеспечивающий ремонт всех типов автошин, их балансировку и нарезку протектора. Мы предлагаем нашим клиентам любые автошины таких производителей, как «MICHELIN» и «BRIDGESTONE».

Если же у вас возникла проблема прямо на дороге, автомобиль-буксировщик доставит вас в теплую мастерскую, где квалифицированные специалисты помогут быстро устранить возникшую неисправность.

## НАШИ ТЕЛЕФОНЫ:

**СЕРВИС** 388-90-89

### ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

- Ивеко 388-84-89  
- МАН 388-86-44

**АВТОШИНЫ** 388-90-23

**КУЗОВНОЙ РЕМОНТ,  
ПОКРАСКА**

388-48-11

Министерство путей сообщения РФ согласно решению, принятому рабочей группой при правительственной комиссии по совершенствованию государственной тарифной политики на федеральном железнодорожном транспорте, на период с 1 октября 1998 года до 1 января 1999 года установило спецставки и тарифные скидки на перевозки экспортно-импортных грузов в международном сообщении.

Перечень предоставляемых скидок достаточно широк. Как сообщили в ЦФТО МПС (Центр фирменного транспортно-обслуживания), это касается в первую очередь минеральных удобрений (карбамида и аммиачной селитры) производства Березниковского ОАО «Азот» и Пермского ОАО «Минеральные удобрения». При перевозке удобрений этих производителей в западном направлении и через порт Мурманск (кроме перевозок через порты Латвии и Эстонии) скидка составляет 5%, а для пермяков — при перевозке через Мурманский порт скидка составляет 15%. При перевозке тех же удобрений для Березниковского «Азота» через порты Калининградской области скидка составляет 15%. Более того, установлены скидки на возврат подвижного состава из-под выгрузки, независимо от того, собственный или арендованный подвижной состав, в размере 30%. Снижены спецставки на перевозки минеральных удобрений в подвижном составе парка МПС через пограничные переходы Забайкальск, Наушки.

Снижены спецставки на перевозку продукции Магнитогорского металлургического комбината на экспорт по маршруту Магнитогорск — Мурманск.

Снижены спецставки на перевозку продукции Карагандинского меткомбината на экспорт транзитом по российским железным дорогам по следующим маршрутам:

Кулунда — порты Дальнего Востока; Тобол — Калининград.

Снижены тарифы на перевозку Жайремского ГОКа по маршруту Тобол — Суземка: марганцевой руды на 15%; баритового концентрата на 10% при условии гарантированного объема перевозок не менее 100 тыс. тонн до конца текущего года.

Снижены тарифы на перевозку пропан-бутановой смеси, бутана, пропана и на возврат порожнего собственного подвижного состава (кроме перевозок через порты Латвии и Эстонии):

— со станций Пыть-Ях, Сургут Свердловской железной дороги — на 20%;

— со станции Каргала Южно-Уральской железной дороги, на 25% при условии гарантированного объема перевозок не менее 20 тыс. тонн в месяц;

— из Казахстана транзитом по российским железным дорогам через Белоруссию по маршруту Аксарайская — Злынка — на 25%.

Снижены тарифы на перевозку грузов контейнерным поездом (перевозка боль-

## МПС РФ с 1 октября снизило грузовые тарифы

шегрузных автомобилей на железнодорожных платформах) по маршруту Новоросийск — Москва.

Снижены тарифы на перевозку металла производства Шекинского АО «Азот» независимо от собственных или арендованных цистерн через пограничные переходы Печоры — Псковские, Суземка.

Снижены тарифы на перевозку грузов: — со станции Белорецк Куйбышевской железной дороги назначением в Финляндию и Турцию через порты и пограничные переходы на эти направления в размере 15%;

— со станций Юргамаш, Ай, Сатка, Катав-Ивановск, Злоказов Южно-Уральской железной дороги назначением в Финляндию через пограничные переходы в размере 15%.

Снижены тарифы на перевозку лесных грузов и пиломатериалов с ряда станций Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорог:

— пиломатериалы — скидка в размере 10%;

— пиловочник на расстояние до 3500 км скидка в размере 15%, свыше 3500 км — 25%.

Все вышеуказанные тарифы действуют до 1 января 1999 года.

Кроме того, Министерство путей сообщения РФ с 1 октября 1998 г. до 1 января 1999 г. снижает тарифы на перевозку грузов по российским железным дорогам и в сообщении между станциями стран СНГ:

— зерна российских производителей с

российских станций в страны СНГ и на экспорт на 13%;

— минеральных удобрений с предприятий России через российские порты и пограничные переходы Забайкальск, Гродеково, Хасан, Наушки на 23%;

— через другие порты и пограничные переходы на 13%;

— на перевозки со станций России в страны СНГ и на экспорт серы комовой на 13%;

— на перевозки со станций России в страны СНГ и на экспорт минерального сырья, минерально-строительных материалов, шлаков гранулированных, известняка для флюсования, доломита сырого, гипса, извести и мела для флюсования, сырья огнеупорного и кислотоупорного, асбеста и слюды на 60%;

— на перевозки руд и концентратов цветных металлов, кроме глинозема на 18%;

— медного концентрата из Монголии в адреса российских медеплавильных заводов через погранпереход Наушки на 23%;

— сжиженных газов энергетических в цистернах на расстояние до 2000 км — на 28%; свыше 2000 км — на 8%.

— сжиженных газов, кроме энергетических, на 18%.

Также на 13% снижены тарифы на перевозку скоропортящихся грузов в рефрижераторном подвижном составе при загрузке вагона свыше 25 тонн. На 15-20% в среднем снижены тарифы на перевозку еще более чем тридцати наименований жизненно важных грузов.

## РОССИЯ УЖЕСТОЧАЕТ КОНТРОЛЬ ЗА МЕЖДУНАРОДНЫМИ АВТОПЕРЕВОЗКАМИ

С 4 ноября в России вступил в силу Закон «О государственном контроле за осуществлением автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения».

Как сообщил заместитель министра транспорта РФ, главный транспортный инспектор России Александр Лагутин, этот Закон прежде всего преследует цель защитить отечественного перевозчика от «размывания рынка транспортных услуг недобросовестными иностранными перевозчиками, действующими в России практически нелегально».

Лагутин отметил, что по данным

Минтранса в прошлом году на российском рынке без лицензий перевозили международные грузы по демпинговым ценам свыше 10 тыс. перевозчиков из стран Балтии, Турции, Украины, стран Восточной Европы. Из 19 тыс. российских экспортно-импортных грузов, перевезенных в 1997 году, на долю российских перевозчиков приходится менее 25%.

По словам А. Лагутина, начиная с 4 ноября все приграничные районы 24 часа в сутки будут контролироваться транспортными инспекторами совместно с милицией.

## РОССИЯ И КИТАЙ РЕШИЛИ

ГАРМОНИЗИРОВАТЬ СВОИ  
ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ

В начале декабря в Пекине прошли заседания российско-китайской правительственной комиссии по транспорту, на которых были приняты соответствующие соглашения.

Как сообщил первый заместитель министра транспорта РФ Александр Луговец, российские и китайские рабочие группы по авиационному, автомобильному, железнодорожному, морскому, речному видам транспорта, а также по пограничным и таможенным пропускным пунктам уже приступили к работе.

Необходимость такой работы, по словам А. Луговца, вызвана возрастающими объемами грузоперевозок между Россией и Китаем. Между тем, отметил замминистра, на стыке транспортных систем двух стран в настоящее время на пути грузопотоков существует немало пограничных, таможенных «и просто бюрократических барьеров».

На заседаниях смешанной комиссии были рассмотрены также ряд совместных проектов, в число которых вошел проект, по реконструкции российского приморского порта Зарубино (Дальний Восток) стоимостью \$250 млн. Предполагается, что этот порт станет перерабатывать транзитные грузы из северных провинций Китая в США и Японию.

RUSSIA AND CHINA DECIDED TO  
HARMONIZE THEIR OWN  
TRANSPORT SYSTEMS

During December, 1998 the Russian-Chinese Governmental Transport Commission's sittings will be held in Peking where it is hoped to adopt corresponding agreements. The RF delegation will be headed by Serge Frank, the RF Minister of Transport.

According to the 1-st Deputy Minister of Transport Alexander Lugovets, Russian and Chinese working groups on air, road, railway, sea and river kinds of transport as well as working groups on the frontier and Customs passage points will start their work.

The necessity of such a work, according to Mr. A. Lugovets, is caused by the growing volumes of cargo transportation between Russia and China.

By the way, as the 1-st Deputy of the Minister noted, at present there were a lot of frontier. Customs «and simple bureaucratic barriers» are on the way of cargo flows at the transport system's junctions of two countries.

It is envisaged to consider a number of joint projects at the sittings of the joint Commission, as it is stated at the agenda. In particular, there will be considered a project on the reconstruction of a Russian Far Eastern sea port of Zarubino, with the estimated value of a project of 250 M USD. It is intended that this port will handle transit cargoes shipped from the Northern provinces of China to the USA and Japan.

В текущем году автотранспортную деятельность в России осуществляют около 400 тысяч субъектов, из них 240 тыс. — юридические лица. Среди них насчитывается порядка 6 тыс. специализированных автотранспортных предприятий, в том числе по данным Госкомстата по состоянию на 1.01.98 — 3598 крупных и средних.

Структура собственности по крупным и средним автотранспортным предприятиям следующая: приватизировано 2259 (62,8%), в государственном секторе находится 861 предприятие, в муниципальном — 459.

Из 861 государственного предприятия 360 насчитывается в федеральной собственности и 501 в собственности субъектов Федерации.

В автомобильных перевозках задействовано 3 млн. грузовых автомобилей. За 1997 год сократился парк грузовых автомобилей на 23,9%.

Эксплуатационный парк автомобилей сильно изношен, свыше 30% его подлежит выбраковке. Основная причина — отсутствие возможностей финансирования закупок.

В значительной мере повлияла отмена транспортного налога, являвшегося практически единственным реальным гарантированным источником развития пассажирского транспорта. Автопредприятия в этих условиях максимально сдерживают списание автобусов, чтобы сохранить численность инвентарного парка.

За 9 месяцев текущего года всем грузовым эксплуатационным парком России перевезено 4223 млн. тонн грузов, или 93,7% к соответствующему периоду прошлого года. Грузовым автотранспортом крупных и средних отраслевых предприятий перевезено 413,8 млн. тонн, что составляет 88% по отношению к этому же периоду прошлого года.

За годы работы в условиях рынка значительно сократились объемы перевозок грузов и грузооборот. Предприятия принимают зависящие от них меры по укреплению своего финансового состояния: выполнение грузовых перевозок на условиях предоплаты, на перевозку сельхозпродукции в период уборки урожая (оформляются договора, в которых определяются сроки и формы оплаты автомобильных услуг), развитие новых, более рентабельных видов работ и услуг. В большинстве регионов внедряется осуществление технического обслуживания и капитального ремонта подвижного состава владельцев автотранспортных средств различных форм собственности, открытие платных автостоянок, магазинов по реализации автомобилей, автозапчастей, продовольственных и промышленных товаров.

В целом по Российской Федерации удельный вес дополнительных видов работ и услуг в общем объеме доходов гру-

зовых перевозок повысился по сравнению с соответствующим периодом прошлого года с 9,0% до 14,3%.

Вновь созданные малые структуры, индивидуальные перевозчики находятся в более выгодном положении. Эта часть транспортного рынка не обременена пассивной долей основных фондов, не тре-

АВТОМОБИЛЬНЫЙ  
ТРАНСПОРТ  
РОССИИ

бует значительных затрат на содержание вспомогательного персонала. В то же время большая часть их «уходит» от налогов и обязательных платежей. В этой связи индивидуальные предприниматели за счет снижения накладных расходов имеют возможность в конечном счете предлагать свои услуги по более низким тарифам, более оперативно отслеживают потребность в перевозках и становятся более конкурентоспособными.

Службой автомобильного транспорта Минтранса РФ в текущем году инициировалось рассмотрение проблемных вопросов общественного транспорта в органах исполнительной власти субъектов РФ, ряде межрегиональных ассоциаций. По итогам рассмотрения направлены многочисленные предложения в правительство РФ, Госдуму.

Внешнеторговый оборот России возрос за последние 6 лет в 1,6 раза, что обусловило соответствующий рост объемов перевозок внешнеторговых грузов. Это обстоятельство создавало потенциально благоприятные предпосылки для использования мощностей российской транспортной системы, ориентированной на обеспечение внешней торговли и, соответственно, для расширения деятельности российских транспортных компаний.

Однако указанные возможности не были реализованы в полной мере: при значительном росте объемов перевозок только за 1997 год объем перевозок вырос на 45,4% и составил 18,9 млн. тонн, причем доля российских перевозчиков в их освое-



нии неуклонно снижалась. По данным Ассоциации международных автоперевозчиков и таможенной статистики, за последние 7 лет при шестикратном увеличении объема автомобильных перевозок внешне-торговых грузов доля российских перевозчиков в освоении этого объема сократилась за тот же период с 75 до 25 процентов.

Причины сложившегося положения заключаются главным образом в том, что при сжатых сроках проведения либерализации внешней торговли не приняты должные меры по защите национальной грузовой базы, продвижению схем, предполагающих экспорт транспортных услуг вме-

значительной степени приближенных к европейским стандартам.

Принципиальным отличием является то, что в Европе масса тягача с полуприцепом допускается 40 тонн, тогда как у нас — 38. Федеральной дорожной службой указанные нормативы в мае текущего года согласованы со всеми странами СНГ.

4. Отменено взимание НДС за услуги при перевозке импортных товаров при предоставлении перевозчиками соответствующих документов.

Приказом Государственной налоговой службы России от 29.12.97 года № АП-3-03/252 «О порядке исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость» введены «Изменения и дополнения № 5 к Инструкции Государственной налоговой службы Российской Федерации» от 11 октября 1995 года № 39.

5. Совместно с ФДС проведена

работа по принятию адекватных мер к странам, которые ввели дорожные сборы для российских перевозчиков.

Постановление правительства Российской Федерации № 638 от 24 июня 1998 года «О сборе за проезд автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств, по автомобильным дорогам Российской Федерации».

6. Проводилась работа по обеспечению всех российских перевозчиков необходимым количеством разрешений.

В текущем году ни один российский перевозчик не испытывал проблем из-за отсутствия разрешений. При имеющемся дисбалансе с такими странами, как Финляндия, Швеция, Дания, Германия, Италия, и рядом других стран были приложены значительные усилия для получения дополнительных разрешений.

7. Проводилась определенная работа об ограничении перевозок грузов третьими странами на российском рынке.

Дано указание о прекращении выдачи на границе разрешений на перевозки в (из) третьи страны.

8. В 1997 году Россия вступила в Европейскую конференцию министров транспорта (ЕКМТ).

В 1998 году было получено 291 многостороннее разрешение ЕКМТ, по которым уже сегодня российские перевозчики осуществляют международные перевозки. Использование ЕКМТ при выполнении международных перевозок повышает активность российских перевозчиков на европейском рынке транспортных услуг.

9. Принят Закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Принятие данного закона предусматривает наложение взыскания на иностран-

(Окончание на стр.32)

## МПС ПРИНИМАЕТ МЕРЫ

### ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ...

МПС совместно с Минтрансом РФ и ГТК принимает меры по увеличению транзитных грузопотоков по российским транспортным системам.

Об этом заявил министр путей сообщения России Николай Аксененко, поясняя ближайшие планы МПС РФ.

Министр сообщил, что МПС, Минтранс и ГТК создали рабочую комиссию, в которую вошли первые заместители министров. Эта комиссия подготовила соответствующую программу, которую, по словам министра, «ведомства намерены запустить в работу после преодоления кризисных явлений в экономике». Программа предусматривает сокращение времени таможенного досмотра, снижение тарифов, таможенных, портовых и иных сборов. «Транспортировка контейнеров по российской транспортной системе станет самой выгодной для клиентов», — подчеркнул глава МПС.

В нынешней ситуации, подчеркнул министр, МПС в первую очередь решает задачу сохранения объемов грузовых перевозок. Если в сентябре текущего года объемы перевозок по сравнению с соответствующим месяцем прошлого года сократились на 18%, то за первые 2 недели октября не превысили 8%. В ноябре, по прогнозам экспертов МПС, снижение объемов грузоперевозок составит не более 6%. До конца года МПС прогнозирует стабилизацию грузопотоков.

### ... И НАМЕРЕНО ДО КОНЦА ГОДА РЕШИТЬ

## ПРОБЛЕМУ НЕПЛАТЕЖЕЙ

Как сообщил Н.Аксененко, в настоящее время министерство ведет активную работу с другими естественными монополистами и крупными компаниями — потребителями транспортных услуг по проведению взаимозачетов и «расширке платежей».

До конца года, в крайнем случае в первом квартале следующего года, «МПС планирует по этим позициям выйти на нулевой вариант» и дальше работать с «чистыми долгами». Сейчас дебиторская задолженность МПС превышает 2 млрд. рублей.

В связи с этим министр отметил, что в сентябре этого года МПС добились обеспечения деньгами 58% оборота средств в системе отрасли. В октябре эта цифра стала еще больше.

Говоря об отдельных железных дорогах, входящих в систему МПС, Н.Аксененко добавил, что наибольшего объема денежного обращения добиваются Московская (80-90%), Октябрьская, Калининградская и Западно-Сибирская железные дороги.

В то же время, уточнил он, руководство Восточно-Сибирской железной дороги (Красноярский край) довело объем бартера до 90%, а денежного обращения — до 9%. МПС пришлось ввести внешнее управление расчетами дороги и в сентябре этого года расчеты за ее услуги «живыми» деньгами составили 34%.

# СОКРАЩАЕТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

сте с экспортом товаров и импортозамещение транспортных услуг, а также не сформирован адекватный налоговый, таможенный и инвестиционный режим для транспортных организаций, обеспечивающий им равные с зарубежными конкурентами тарифные и воспроизводственные возможности.

В целях защиты интересов отечественных перевозчиков, осуществляющих международные автоперевозки грузов, повышения их конкурентоспособности в текущем году Департамент автомобильного транспорта проводил определенную работу в правительстве, министерствах и ведомствах по следующим направлениям:

1. Снижение таможенных пошлин на ввоз большегрузного подвижного состава, используемого на международных перевозках.

Подготовлен и согласован с заинтересованными ведомствами проект постановления правительства Российской Федерации, в котором предусматривается снижение ставки таможенных пошлин.

С проектом данного постановления ДАТ вышел на комиссию правительства РФ по таможенным и тарифным вопросам, которая согласилась о снижении действующих ставок таможенных пошлин на 10 пунктов.

2. Продление срока временно ввозимых автотранспортных средств, приобретаемых в рассрочку, до 3 лет.

Достигнута договоренность с Государственным таможенным комитетом о решении этого вопроса. В месячный срок будет разработан и утвержден единственный порядок продления срока временного ввоза автотранспортных средств, предназначенных для выполнения международных перевозок.

3. Разработаны совместно с Федеральной дорожной службой новые параметры масс и габаритов транспортных средств, в

(Окончание. Начало на стр.31)

ных перевозчиков, допускающих различные нарушения, в том числе каботаж.

10. Проведена работа по отмене ограничений по использованию автотранспортных средств, завезенных в Калининградскую область и зарегистрированных там, на остальной территории Российской Федерации для международных перевозок.

11. Отменен приказ ГТК России № 70 от 04.02.98 года, в котором к перевозке по книжкам МДП не допускалось 4 вида товара.

12. Принимались меры по отмене сборов иностранных перевозчиков, введенных местными органами власти на территории ряда регионов России, которые постановлением Конституционного суда РФ от 21.03.97 года признаны незаконными.

13. Проводилась работа по совершенствованию законодательно-правовой базы в области международных автомобильных перевозок.

В первой половине текущего года Департамент автомобильного транспорта принял активное участие в подготовке и проведении в Санкт-Петербурге 12-13 мая Евроазиатской конференции по транспорту, рассматривавшей вопросы развития инфраструктуры транспортно-экспедиционного, сервисного и информационного обеспечения при выполнении международных автомобильных перевозок по транспортным коридорам на территории России.

К участию в развитии инфраструктуры международных транспортных коридоров подключаются терминалы и терминальные комплексы Федеральной целевой программы «Терминал», в первую очередь те из них, которые находятся как на трассах самих коридоров, так и в прилегающих к ним зонах, что будет способствовать активизации работы и по реализации программы «Терминал» в целом. Подготовлен пакет инвестиционных проектов по развитию и строительству терминалов.



В связи с кризисом в финансовой системе России наблюдается спад объемов импортных перевозок грузов.

В целевых задачах департамента по-прежнему одной из самых важных остается сокращение дисбаланса на этих перевозках на основе создания организационно-экономических условий для привлечения новых перевозчиков и повышения их конкурентоспособности.

По всем видам перевозочной и эксплуатационной деятельности организаций автотранспортного комплекса за январь-сентябрь 1998 года доходы ожидаются в сумме свыше 17 млрд. рублей (прошлый год — 18,5 млрд. рублей), расходы — 25 млрд. рублей (прошлый год — 24,8 млрд. рублей), убытки — 8 млрд. рублей (прошлый год — 6,4 млрд. рублей). Количество предприятий, получивших прибыль за 7 месяцев текущего года, составляет 795, или 22,7% от общего количества предприятий подотрасли (за аналогичный период прошлого года соответственно 892 и 26,4%).

Грузовые перевозки в целом по Российской Федерации являются убыточными (за 1-е полугодие т.г. убыток 484,9 млн. рублей). Из 79 регионов прибыль от перевозок за 9 месяцев т.г. ожидается только в 9 регионах (Ленинградская, Калужская, Мурманская, Самарская, Свердловская, Сахалинская, Смоленская области, Удмуртская Республика и Кабардино-Балкарская Республика).

По состоянию на 01.08.98 г. дебиторская задолженность возросла до 11,2 млрд. рублей (просроченная — 5,8 млрд. рублей, удельный вес просроченной задолженности в общем объеме 52,1%). Задолженность потребителей за выполненные перевозки достигает 8,6 млрд. рублей, в том числе просроченная задолженность — 4,9 млрд. рублей.

Величина общей кредиторской задолженности по АТП на 01.08.98 г. составила 17,5 млрд. рублей (просроченная — 10,7 млрд. рублей), в том числе по платежам в бюджет — 4,09 млрд. рублей (в том числе в федеральный — 1,9 млрд. рублей).

Постоянный мониторинг тарифов, проводимый Департаментом автомобильного транспорта, позволяет констатировать относительную стабильность в текущем году тарифов на перевозки пассажиров маршрутными автобусами в городском и пригородном сообщении.

В текущем году Департамент автомобильного транспорта продолжил работу по развитию и совершенствованию взаимодействия с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Особое внимание при этом уделяется совершенствованию системы государственного управления на региональном уровне.

В то же время, учитывая, что за последнее время значительно возросло количество индивидуальных владельцев автотран-



спорта, а также численность автотранспортных средств, принадлежащих нетранспортным предприятиям, организациям и компаниям, Минтранс РФ проводит работу по созданию региональных некоммерческих организаций (ассоциаций) для координации их деятельности в сфере осуществления перевозок грузов и пассажиров. В апреле текущего года проведено совещание-семинар с руководителем региональных отраслевых ассоциаций и представителями инициативных групп по созданию новых таких некоммерческих организаций, где рассмотрена практика работы как отечественных, так и зарубежных подобных объединений.

В настоящее время в России имеется свыше 70 отраслевых ассоциаций, в том числе 36 региональных, а в г. Новгороде образована Ассоциация таксомоторного транспорта городов России.

В настоящее время проводится необходимая работа по созданию общероссийской ассоциации.

В этой работе департамент получает активное содействие в рамках реализации проекта «Развитие автомобильного транспорта», выполняемого по линии «Тасис».

В целях интегрирования в Европейскую систему сертификации, а также реализации постановления правительства Российской Федерации от 02.02.98 № 113 «О некоторых мерах, направленных на совершенствование систем обеспечения качества продукции и услуг» департаментом проведена работа по разработке комплекта нормативной и методической документации, регламентирующей создание и функционирование системы качества на автотранспортных предприятиях и в первую очередь — на пассажирских. В частности, разработан комплект макетов стандартов предприятия и начата их апробация на базе Ярославского АТП. После отработки стандартов будет осуществляться их широкое внедрение на передовых предприятиях отрасли. В дальнейшем предполагается перейти от обязательной сертификации услуг на автотранспорте к добровольной сертификации систем качества предприятий, осуществляющих перевозочную деятельность.

Материал подготовлен по данным  
Министерства транспорта РФ.

## УКРАИНА ОГРАНИЧИЛА

БЕЗНАЛОГОВЫЙ ВВОЗ  
ПРОДУКТОВ ПИТАНИЯ

Кабинет министров Украины принял постановление «О ввозе гражданами на таможенную территорию Украины продуктов питания растительного и животного происхождения», согласно которому стоимость продуктов питания, ввозимых или перемещаемых транзитом через таможенную территорию Украины без уплаты налогов и сборов одним лицом, не должна превышать 50 экю.

## ПОТЕРЯННОЕ ПОКОЛЕНИЕ

## КАСПИЙСКИХ ОСЕТРОВ

Катастрофическим назвали положение, сложившееся с размножением осетровых, сотрудники лаборатории экологии проходных рыб Каспийского НИИ рыбного хозяйства после обследования традиционных нерестилищ вблизи Волжской ГЭС. В этом году они не обнаружили там ни одной кладки икры, а это значит, что потомство царьрыбы на свет не появится.

Как считают специалисты, причина в том, что из Каспия в волжскую акваторию в этом году смогли пройти лишь немногие рыбы-производители. Помимо двух плотин у Волгограда и Балаково заслоны на их пути поставили и браконьеры.

«ГАЗПРОМ» НЕ ИМЕЕТ СРЕДСТВ  
НА ВЫКУП СОБСТВЕННЫХ  
АКЦИЙ

И поэтому не будет участвовать в предстоящем конкурсе по продаже 2,5 процента этих акций. Об этом заявил председатель правления «Газпрома» Рем Вяхирев, отвечая на вопросы журналистов в перерыве международной конференции «Цивилизованный бизнес как фактор устойчивого развития России».

«У нас просто нет свободных средств для того, чтобы принять участие в этом конкурсе», — сказал Вяхирев. При этом он заметил, что компания активно выступала «в роли свахи», помогая правительству в поиске потенциальных участников конкурса.

НАШИ АВТОМОБИЛИСТЫ  
ОПАСНЫ  
НА ДОРОГАХ ФИНЛЯНДИИ

Риск попасть в аварию на дорогах Финляндии в десять раз выше среди российских водителей, чем среди финнов.

К такому выводу пришли специалисты университета города Оулу, проанализировавшие статистику дорожно-транспортных происшествий в Финляндии за последние годы. Исследование было проведено по заданию министерства транспорта и связи Финляндии, уже длительное время безуспешно пытающегося обуздать российских автолюбителей, от водителей многотонных трейлеров до перегонщиков дорогих автомашин, превративших некогда спокойные финские трассы в дороги ужасов.

Министерство транспорта еще в начале года снабило основные шоссе страны, ведущие из портов к пограничному переходу Ваалимаа — Торфяновка, предупреждающими указателями на русском языке, а на самом переходе можно прочесть брошюры, где финны на чуждой им кириллице умоляют потомков скифов — кротителей коней — соблюдать скоростные ограничения, не пить за рулем и по возможности не въезжать на территорию страны без тормозов. Но эти призывы, покушающиеся на единственное завоеванное в боях за российскую демократию право наших соотечественников — наслаждаться ездой, осязательного эффекта не возымели. Финны, будь они даже военными на бронетранспортере, шарахаются в сторону, увидев мчащуюся по трассе, в скрежете и черном дыму «пятерку» со свежескупленным холодильником на багажнике и горой кризисных продуктов в салоне. В недрах зимних запасов спагетти, муки и круп иногда угадывается сгруппировавшаяся фигура нашего соотечественника, ведущего свое транспортное средство вслепую, по указаниям штурмана-тещи, наполовину высунувшейся из бокового окна. «У них часто не работают тормоза, но зато как виртуозно они пользуются ручником!» — это восхищенное замечание автору пришлось услышать от финского приятеля, бывшего автогонщика, прошедшего с минимальным количеством переломов все гоночные трассы мира, но не рискующего высовываться на тридцатикилометровое государственное шоссе №7 между Фредриксхамном и Торфяновкой, полностью захваченное рос-



сийскими рыцарями баранки и карданного вала.

Количество аварий с участием наших водителей растет с приближением зимы, и министерство транспорта, казалось бы, нашло причину: россияне, как представители нации знаменитых фигуристов, любят скользить по обледеневшим дорогам на летней резине. С декабря этого года предполагалось ввести запрет на въезд на территорию страны на «необутых» по-зимнему машинах. Но эксперты университета Оулу пришли к выводу, что зимние шины авариям не помеха. Главную причину дорожно-транспортных происшествий сформулировал еще классик, воскликнув: «Ну какой же русский не любит быстрой езды!». В результате министерство транспорта, готовившееся подложить мину десяткам тысяч российских автомобилистов, отказалось от своих коварных планов. В Финляндию, как и прежде, можно будет въезжать как угодно, хоть на летней, хоть на зимней резине, хоть отталкиваясь ногами от шоссе через дыры в проржавевшем днище.

Сейчас, после того как ученые научно обосновали, что главная причина бед не состояние машин, а «иная культура вождения россияна», как деликатно выразился комиссар финской дорожной полиции Сакари Метсонен, у финнов одно спасение — российский кризис. Главными виновниками аварий до сих пор были перегонщики дорогих машин. В лучшие времена ежедневно из портов Финляндии к российской границе устремлялось до 150 «Мерседесов», «БМВ» и джипов «Гранд-Чероки». Двигаясь на бреющем полете, лишь символически дотрагиваясь колесами своих полетательных аппаратов до шоссе, российские хозяева финских трасс стремились первыми прийти на таможенную проверку. Теперь число богатых заказчиков в России сократилось, и финны надеются, что «русская Формула», как здесь называли эту круглогодичную гонку, прервется хотя бы на время.

Что же касается не уменьшающегося потока более скромных российских «наездников», устремившихся в эти кризисные времена в Финляндию за подешевевшими в сравнении с Россией товарами первой необходимости, то и они, по наблюдениям местного запуганного населения, стали ездить чуть менее лихо. Научного объяснения этому новому российскому феномену ученые университета Оулу пока не дали, поэтому автор рискует высказать собственное субъективное предположение. Когда «финансы поют романсы» и в масштабах страны, и в личном плане, и даже профессиональные кремлевские оптимисты перестали говорить о своей уверенности в завтрашнем дне, чисто психологически хочется меньше давить на газ и больше — на тормоза.

Алексей СМЕРНОВ

## ЭКСПОРТ РЫБЫ ПРИНОСИТ НОРВЕГИИ БОЛЬШЕ ДЕНЕГ,

### ЧЕМ ТОРГОВЛЯ ГАЗОМ

Впервые за долгие годы нефтегазового бума в Норвегии экспорт рыбы и рыбопродуктов обошел продажу за границу природного газа, который добывается в норвежской части шельфа Северного моря.

На фоне бурного развития нефтегазовой промышленности, которое началось в 70-х годах, ряд традиционных отраслей экономики Норвегии, казалось, стал приходить в упадок. Прежде всего речь шла о рыболовной отрасли.

Рыбаки с этим не согласились. Руководители отрасли нашли пути модернизации рыболовного флота, расширения вывоза рыбопродуктов за границу. Переломным стал 1982 год, когда стоимость этого вида экспорта превысила 10 млрд. норвежских крон (по нынешним ценам это 1,3 млрд. долл.). С тех пор показатели продаж неизменно возрастали.

В 1997 году экспорт рыбы, рыбопродуктов и других даров моря достиг уровня 24,6 млрд. крон при совокупном улове 2 млн. т. Оба показателя — по стоимости и весу — увеличились в прошлом году на 9,6% по сравнению с 1996 г.

Теперь положение ведущих экспортных отраслей Норвегии таково: лидером по-прежнему является нефтяная индустрия, на которую приходится 24% стоимости всех продаж за границу. На вторую позицию вышла рыбная индустрия (7,1%). А газовикам пришлось потесниться и перейти на третье место (7,0%). Конечно, преимущество рыбаков над газовиками оказалось небольшим, но считается знаменательным.

Значительная часть норвежской рыбной продукции идет на рынки Европейского союза. Там рост закупок в 1997 г. составил 5,4%, больше всего импортировали Дания, Франция, Великобритания и Германия. Однако наиболее внушительные показатели прироста наблюдаются в государствах Азии и других континентов.

— По странам уверенно лидирует Япония, — сообщил директор комитета по экспорту рыбы Норвегии Эйвинд Упстад. — Стоимость ее закупок приближается к 3 млрд. крон. Эта страна приобретает много лосося, форели и скумбрии. В 1997 г. японцы увеличили импорт скумбрии на 270 млн. крон.

Норвежцам удалось укрепить позиции на рынке Китая: экспорт туда только за минувший год возрос на 250%. А ведь, по данным 1996 года, Китай вообще не числился в списке 15 государств, которые были крупнейшими импортерами продукции норвежской рыбной индустрии.

В 1997 г. Россия закупила у Норвегии сельди, лосося и других видов рыбы на сумму 1,3 млрд. крон. Для сравнения: в 1995 г. норвежский экспорт рыбы и рыбопродуктов в Россию оценивался в 500 млн. крон, а в 1996 г. — около 900 млн. крон.

Теперь Россия импортирует норвежской рыбы больше, чем Соединенные Штаты. Правда, в отношениях Норвегии с США все еще существуют сложности, которые возникли в 1990 г., когда американские власти обвинили норвежцев в проведении политики демпинга и ввели некоторые ограничения на закупки норвежских товаров.

Марат ЗУБКО

Nippon Oil и Mitsubishi Oil образуют крупнейшую в Японии нефтяную компанию.

Исключительно тяжелая ситуация на мировом рынке нефти — падение спроса в результате глобального финансового кризиса и критически низкие цены — приводит к кардинальным изменениям в нефтяной отрасли.

Как обычно в кризисные периоды, компании, терпящие убытки, объединяют свои усилия и вступают в различного рода союзы — от простой кооперации до полного слияния. Несколько месяцев назад об объединении бизнеса сообщили крупнейшая британская нефтяная компания British Petroleum и американская Amoco. В сентябре ходили упорные слухи о подготовке слияния голландско-британ-

трибьютерскую сеть по всей стране, а кроме того, станет контролировать значительную часть добычи и переработки нефти. Возглавлять Nisseki Mitsubishi будут представители обоих партнеров: президент Nippon Хидейро Осава займет пост президента новой компании, а глава Mitsubishi Oil Йосихико Ицумитани станет ее председателем. Согласно предварительной договоренности обмен ценными бумагами будет таким: одна акция Mitsubishi Oil на 0,525 акции Nippon Oil. Официальный договор о слиянии, как ожидается, подпишут до конца нынешнего года, после чего он будет представлен на суд акционеров обеих компаний. Завершить процесс объединения планируется к апрелю будущего года.

## ОБЪЕДИНЯТЬСЯ, ЧТОБЫ ВЫЖИТЬ

ского концерна Royal Dutch/Shell с другой американской компанией — Техасо. Shell хотя и опровергала эти слухи, но подтверждала факт поиска стратегических партнеров. А вчера о намерении объединиться сообщили две крупные японские нефтяные компании — Nippon Oil Co. и Mitsubishi Oil Co.

До сих пор Nippon занимала второе место в иерархии японских нефтяных компаний, Mitsubishi Oil находилась на шестом месте. В результате их слияния будет образована новая компания — Nisseki Mitsubishi Co., которая существенно потеснит нынешнего лидера японского рынка — Idemitsu Kosan Co., причем рыночная доля Nisseki Mitsubishi (24%) в полтора раза превысит часть, контролируемую ее крупнейшим конкурентом.

Ежегодный объем продаж новой компании предположительно составит около 3 трлн. иен (25,4 млрд. долларов). О каких-либо существенных сокращениях рабочих мест речь пока не идет. Объединенная компания будет иметь широкую дис-

По мнению японских экспертов, это слияние пойдет на пользу обоим партнерам, поскольку они идеально дополняют друг друга и взаимно компенсируют свои слабости. Mitsubishi Oil гораздо слабее в области маркетинга, но зато превосходит Nippon Oil по части добычи и переработки нефти. Опыт кооперации у объединяющихся компаний есть, и немалый — они активно сотрудничают с 1984 года. Переговоры о слиянии начались в июле 1998 г.

Положение японских нефтяных компаний стало ухудшаться в начале 1996 года после отмены запрета на импорт нефтепродуктов — местным компаниям стало все труднее конкурировать с иностранцами, в частности с американскими компаниями. В последние два года Mitsubishi Oil не вылезала из убытков, крупные потери, по прогнозам, ожидают ее и в нынешнем году. По результатам 1998/99 финансового года, который закончится в марте будущего года, компания предположительно потеряет еще 9 млрд. иен. Тем не менее ее партнер категорически отвергает версию, что объявленное слияние — всего лишь способ спасти Mitsubishi Oil.

Нынешнее соглашение между нефтяными компаниями, скорее всего, окажется не последним — ситуация в отрасли настолько тяжела, а перспективы настолько безрадостны, что даже крупным компаниям придется объединяться, чтобы выжить.

Ольга КУЧЕРОВА



# В АНГЛИИ СКОРО НЕ ОСТАНЕТСЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ?

Англия — родина не только футбола, электричества и парового двигателя, но и железных дорог: первый в мире пассажирский поезд (состоявший всего из двух вагонов) прошел из Ливерпуля в Манчестер в 1839 году.

Британцы всегда по праву гордились своими железными дорогами. В каждом городе и в деревнях, население которых превышало 650 человек, были свои вокзалы, а пассажирские поезда доходили в самые отдаленные уголки Соединенного Королевства.

Строительство железных дорог в Великобритании достигло своего пика в 1880-х годах, и к началу нынешнего столетия британская сеть железных дорог была самой развитой в мире.

Сейчас британские железные дороги представляют собой жалкое напоминание о былом величии. Их общая протяженность составляет 38% от уровня 1909 года. Большинство путей было разобрано, и на их месте возвели автомобильные трассы, другие же стоят до сих пор ржавые и заросшие бурьяном и служат прогулочными маршрутами для туристов. Здания вокзалов были переоборудованы в гостиницы, магазины, жилые дома или, в лучшем случае, музеи. Но и оставшиеся железнодоро-

рожные маршруты переживают сейчас не лучшие времена. За 9 лет, которые прошли после приватизации железных дорог, количество поездов на маршрутах и обслуживающего персонала на вокзалах страны уменьшилось ровно вдвое. Кассы на многих вокзалах просто закрыли, заменив их автоматами. Зато количество опозданий и отмен поездов возросло на 149 (!) процентов. По данным Независимой ассоциации пассажиров, с жалобами на работу железной дороги в прошлом году обратились 19800 человек, что в пять раз больше, чем в 1989-м.

А между тем многие невыгодные железнодорожные маршруты продолжают закрываться, и рельсы заменяются экологически неблагоприятными автотрассами. Если так пойдет и дальше, количество железных дорог в Англии к 2009 году может сократиться еще на 50%, таким образом составив 19% от уровня 1909-го. Пропорционально с этим увеличится и уровень выбросов вредных газов в атмосферу. Уже сегодня Независимая ассоциация пассажиров ставит вопрос ребром: удастся ли англичанам сохранить одно из этих самых ценных изобретений?

Владимир КАРА-МУРЗА

## 10000 ВОДИТЕЛЕЙ АВТОПОЕЗДОВ ИЗ РОССИИ И ДРУГИХ СТРАН ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ

## ОКАЗАЛИСЬ В ЛОВУШКЕ

Из-за финансового кризиса 10000 водителей автопоездов из России, Белоруссии, Украины и других стран Восточной Европы остались без средств и оказались в вынужденной ссылке в различных городах Франции, Германии, Бельгии, Голландии, Великобритании и Ирландии, — говорится в разосланном в СМИ пресс-релизе Международной федерации транспортников (МФТ-ИТФ).

По данным МФТ, до 5 тыс. автопоездов скопилось в Германии, 2 тыс. во Франции, до 1 тыс. в Голландии, 1-1,5 тыс. в Великобритании и Ирландии, до 800 в Бельгии.

«Большинство из них брошены своими транспортными компаниями на произвол судьбы», — говорится в пресс-релизе.

В связи с этим МФТ заявила, что правительства России, Белоруссии, Болгарии, Латвии и других стран «должны взять на себя ответственность за состояние своих граждан».

МФТ отмечает также, что к этой ситуации «причастна и немецкая компания «Вилии Бетц», которая недавно поглотила предприятие СОМАТ (Болгария — ИФ) с парком 4000 грузовиков».

Начальник отдела международных перевозок Российской ассоциации международных автоперевозчиков Владимир Донской, комментируя материалы МФТ, заявил, что в странах Западной Европы в настоящее время находится не более 300-400 автопоездов, принадлежащих российским компаниям, в частности «Совтрансавто».

По словам представителя ассоциации, приняты все меры, чтобы автопоезда вернулись домой, не дожидаясь попутного импортного груза.

Российская ассоциация международных автоперевозчиков, подчеркнул В. Донской, «не располагает никакими данными о тысячах российских водителей, оставшихся без средств к существованию на дорогах западноевропейских стран».

## ТАМОЖЕННИКОВ ПОГУБИЛА ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ

На польско-германской границе произошло ЧП, в результате которого погибли два человека, еще двое ранены.

К пограничному переезду в германском местечке Людвигсдорф с территории Польши подъехал автобус, по некоторым данным, с российскими номерными знаками. Двое сотрудников германской таможни после проведения пограничного контроля приступили к досмотру вещей, находившихся у пассажиров. У таможенников вызвала подозрение вентиляционная решетка, расположенная в конце салона, и они решили ее снять.

В этот момент с одного из сидений неожиданно вскочил мужчина и устремился к немецким офицерам, вероятно, нескладно заинтересовавшимся тайной вентиляционной трубы. Пассажир выхватил из кобуры одного из них табельный пистолет и открыл огонь. Таможенники попытались оказать сопротивление нападавшему. Во время короткой схватки были ранены два сидевших поблизости пассажира: один в грудь, другой в бедро, но сейчас их жизнь находится вне опасности. Оба офицера получили смертельные ранения и вскоре скончались. Убийца не пострадал и попытался сбежать. Он выбил собой заднее стекло автобуса и устремился в сторону Польши, однако находившиеся неподалеку немцы его задержали.

В автобусе находились примерно 15-20 человек из нескольких стран: России, Казахстана, Украины и Польши — частые в Германии визитеры, ежедневно прибывающие с Востока большими группами. По полученной от полицейских информации, задержанный мужчина является гражданином Казахстана, ему приблизительно 40 лет.

Представители польской таможни, по их словам, не заметили ничего незаконного в багаже проследовавшего в соседнюю Германию автобуса и дали ему «зеленый свет». На немецкой стороне сигнал тревоги подала штатная пограничная собака, специально обученная для обнаружения наркотиков. По всей видимости, напавший на таможенников пассажир перевозил с собой запрещенный груз и попытался спастись, когда понял, что его товар обнаружили.



## В СНГ ВВОДИТСЯ ЕДИНАЯ

ПАССАЖИРСКАЯ  
ТАМОЖЕННАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ

С 1 января 1999 года в СНГ начнет действовать единая пассажирская таможенная декларация. Об этом сообщил зам. председателя Государственного таможенного комитета РФ Владимир Мещеряков.

По его словам, декларация будет отпечатана на русском языке и языке того государства СНГ, в котором она будет заполняться.

В случае перемещения гражданина одной из республик СНГ по территории Содружества транзитом декларацию нужно будет заполнять только при выезде из своего государства.

## В ЛИТВЕ ИДЕТ ОХОТА

## НА ТАМОЖЕННИКОВ

Острая проблема массового взяточничества на границах вынудила литовские власти прибегнуть к решительным мерам воспитания нечистых на руку таможенников.

В Литве развернулась настоящая облава на чиновников из таможенной службы, преимущественно на руководителей постов таможенного контроля на границах. Особое внимание литовские спецслужбы уделили Клайпедской территориальной таможне, через которую проходит основной поток грузов в Литву и транзитом через нее.

В прошлом году с «волчьим билетом» были уволены 46 таможенников Клайпеды, в этом — 16, но к концу года их число может возрасти вдвое-втрое. Многие, получив выговор, уходят с работы по собственному желанию. После того как недавно с полицией — взяткой в три тысячи долларов — был пойман начальник Куршского поста Алявидас Кутавис, клайпедские предприниматели, опасаясь, что избавились от наглого взяточника, на радостях устроили праздник.

## «АЛРОСА» И DE BEERS

ПРОДЛЯТ  
ТОРГОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ

В конце октября руководители транснациональной корпорации De Beers, «АЛРОСА», Гохрана России и Комдрагмета Якутия подписали документ о продлении торгового соглашения о поставках российских алмазов компании De Beers. Об этом сообщили в пресс-службе «АЛРОСА».

Срок действия продленного соглашения пока не определен. Однако согласно предварительным договоренностям торговое соглашение может быть продлено на три года без принципиальных изменений его параметров. Действующий в настоящее время договор между De Beers и компанией «АЛРОСА» был заключен в октябре 1997 года на срок до конца 1998 года.

В соответствии с этим документом «АЛРОСА», в частности, имеет право ежегодно продавать транснациональной корпорации алмазов на сумму не менее \$550 млн. Соглашение предусматривает также право России продавать на свободном рынке 5% из текущей добычи алмазов плюс 20% от поставок из государственных запасов.

ТРАНССИБ МОЖНО  
ОТКЛЮЧИТЬ?

Экономика послала тем, кто ею управляет, первый предупредительный звонок. В колокол звонят станционные смотрители на Читинском участке Транссиба, потому что подавать сигналы светофорами и прочими средствами, питающимися от электросети, у них более нет возможности: энергетики отключили Забайкальскую железную дорогу за неуплату.

В результате на Транссибе встали 76 товарных поездов. Пассажирские поезда шли по графику — выручили тепловозы. Но расписание их движения уже пересматривается. Энергетики требуют денег. У железнодорожников денег нет.

То, что произошло на Транссибе, отнюдь не является неожиданностью. Руководство железной дороги даже готовило заранее эти самые тепловозы. Потому что знало, что энергетики не могут дальше поставлять электричество даром — рабочие АО «Читаэнерго» зарплату не получают семь месяцев. У железнодорожников денег нет, потому что им не платит за перевозку грузов и солдат Министерство обороны. Об этом тоже уже давно все знали — и в Москве, и в Чите. Вообще проблема настолько древняя, что для нее уже даже придумано решение. Более того, решение это оформлено в правительственные постановления, которые Сергей Кириенко готовил еще в январе этого года, будучи министром топлива и энергетики. Рецепт очень простой: военным кататься по «железке» и жечь электричества столько, сколько Министерство обороны может оплатить. А если кто-то катается и жжет больше, чем может оплатить, то наступает отключение. Все очень просто. А для реализации этого плана нужны две вещи: точные лимиты потребления для силовых ведомств и «живые» деньги в бюджете для финансирования этих лимитов. При Кириенко-премьере лимиты были подогнаны под скудный бюджет. Но сейчас и того количества «живых» денег в казне нет — в моде взаиморасчеты. А взаиморасчетами зарплату Читинским энергетикам не выплатишь и электросети не отремонтируешь. Плюс ко всему уже в октябре, под разговоры о необходимости создания чрезвычайного продовольственного резерва, были на 50 процентов снижены тарифы на перевозку по железной дороге сельскохозяйственной продукции. Так что главный инженер службы электроснабжения Забайкальской железной дороги Вячеслав Микулич по-своему прав, когда объясняет отсутствие средств, в частности, уменьшением выручки от транспортировки овощей. А раз денег нет, то остается только отключать. В понедельник — Транссиб. Завтра — что-нибудь еще. Потому что проблема с оплатой электроэнергии из тех, что сами по себе не рассыпаются. Руководитель энергосистемы может договориться с «Газпромом», с угольщиками, с тем же Министерством путей сообщения. Что Анатолий Чубайс, кстати, уже и сделал. Но если за электроэнергию просто не платят, то остается отключать. Пусть Читинский губернатор звонит в Москву, пусть

министр путей сообщения добивается от генералов платы за армейские перевозки. Найдут деньги — хорошо. А если не найдут, то система работать все равно не будет.

Хорошо, что в этот же день сторонам удалось договориться. К вечеру энергетики уже начали подключать магистраль к электроотяге — часть причитающихся денег им пообещали (см. комментарий министра путей сообщения). В конце концов энергетики ведь и не требовали погасить долги прошлых периодов, а настаивали лишь на текущих платежах. Попутно Читинский инцидент решил еще одну задачу: шахтеров лишили их главного орудия классовой борьбы. Теперь угольщикам нет смысла ложиться на рельсы Транссиба — поезда по ним и так ходят с перебоями. Однако всерьез это ЧП показало одну важную вещь: экономика больше не может долго ждать, она останавливается. Пока — на Транссибе.

Андрей СЕРОВ

МИНИСТР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ:  
«СИТУАЦИЯ МОЖЕТ ПОВТОРИТЬСЯ»

Комментируя ситуацию в Читинской области, министр путей сообщения Николай Аксененко заявил, что его ведомство не чувствует себя виноватым перед энергетиками. Баланс взаимной задолженности МПС и РАО «ЕЭС России» — в пользу железнодорожников, которым энергетики должны 188 млн. Министр путей сообщения напомнил, что перевозки угля и мазута осуществляются по льготным тарифам: скидки достигают 30%. Отдельные преференции установлены для грузов АО «Читаэнерго». Тем не менее, тариф, по которому железнодорожники покупают электроэнергию в Читинской области, выше цены ФОРЭМ в 1,5 раза. Поэтому, выплатив энергетикам 2,4 млн. руб. из 8 млн. запрошенных, МПС намерено стоять до победного конца. На обесточенный Транссиб спешно перебрасываются тепловозы. Кризис привел к падению доходов МПС практически на треть. Неплатежи бюджетных организаций, а первую очередь Минобороны, в сочетании с политической снижением тарифов привели к падению оборотных средств железных дорог. Последним ударом государства по карману МПС стал «северный завоз»: задолженность бюджета за эти перевозки достигла почти 300 млн. руб. Н.Аксененко не исключает, что ситуация может повториться. Пока правительство не научится аккуратно расплачиваться за бюджетные организации (которые должны не только железнодорожникам, но и энергетикам), этого действительно нельзя исключить.

Петр ФАДЕЕВ



# МОСКОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ

125319, Москва, Ленинградский проспект, 64, офис 217нд, Координационный Совет по логистике  
(095) 155-0180/830/743, факс 155-0743, E-mail: [ccl@logistics.madi.ru](mailto:ccl@logistics.madi.ru), Internet: <http://www.madi.ru/logistics>

## УВАЖАЕМЫЕ ГОСПОДА!

Со 2 по 6 февраля 1999 года проходит **Московский Международный Логистический Форум**. В рамках Форума состоятся 3-я Международная Конференция **“БИЗНЕС И ЛОГИСТИКА-99”** и Выставка **“ЛОГИСТИКА-99”**.

На конференции с докладами выступают представители Министерств экономики, торговли и транспорта РФ, ТПП РФ, Ассоциации “Союзупак”, АСМАП, РАМЭ, Ассоциации ПЭПИ и ряда других российских и зарубежных организаций и компаний. Будут обсуждены проблемы развития логистики в России и странах СНГ, современный опыт эффективного продвижения товаров и услуг к потребителям на основе логистического подхода, управления запасами товаров, подготовки и переподготовки персонала компаний в области логистики, пути повышения эффективности бизнеса на основе логистического подхода и выработки единых, согласованных “правил игры” на рынке.

В работе Форума примут участие главы компаний и руководители организаций, менеджеры по логистике, закупкам, сбыту, продажам, складам, транспорту, таможене, страхованию, информационным технологиям, представители науки и образования и другие. На Форуме будут созданы условия для налаживания деловых контактов, организованы встречи с потенциальными партнерами.

На Выставке будут представлены системы автоматизации, оборудование и технологии для торговли, складов, транспорта. Пройдут также тематические семинары, конкурсы и презентации. Будут организованы экскурсии по современным торговым центрам г. Москвы.

Организаторы выражают надежду, что Форум способствует преодолению последствий кризиса и дальнейшему развитию российской экономики, явится реальным шагом в направлении повышения эффективности бизнеса в России и, в конечном итоге, служит интересам потребителей.

За подробной информацией обращайтесь: **Ырысбек Ташбаев**, Координационный Совет по Логистике, тел. (095) 155-0180/830/743, факс 155-0743, E-mail: [ccl@logistics.madi.ru](mailto:ccl@logistics.madi.ru), Интернет: <http://www.madi.ru/logistics>.

С уважением и пожеланием успехов в бизнесе,

ОРГКОМИТЕТ ФОРУМА

## ПРОГРАММА МОСКОВСКОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО ФОРУМА “МЛФ”-99”:

3-я Международная Конференция **“БИЗНЕС И ЛОГИСТИКА-99”** \*\*\* Выставка **“ЛОГИСТИКА-99”** \*\*\*  
Тематические семинары \*\*\* 2-й Конкурс студенческих работ по логистике \*\*\* Круглый стол по проблемам логистики \*\*\* Презентации \*\*\* Выставка-продажа литературы \*\*\* Торжественный прием-банкет \*\*\*  
Экскурсии

ОРГАНИЗАТОРЫ:



СООРГАНИЗАТОРЫ:

Мощные  
Компьютерные  
Технологии

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

Министерства  
транспорта РФ

СПОНСОРЫ:



ТРАДИЦИЯ

125319, Москва, Ленинградский проспект, 64, офис 217нд, Координационный Совет по логистике  
(095) 155-0180/830/743, факс 155-0743, E-mail: [ccl@logistics.madi.ru](mailto:ccl@logistics.madi.ru), Internet: <http://www.madi.ru/logistics>

# TRANSTexpo'99

17-19 марта 1999, Клайпеда, Литва

## ВТОРАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА МОРСКОГО БИЗНЕСА И УСЛУГ ТРАНСПОРТА

-это возможность ознакомиться с услугами и возможностями  
Клайпедского и других портов Балтийского региона.

### ОСНОВНЫЕ ТЕМАТИЧЕСКИЕ ГРУППЫ:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Управление порта  | 9. Услуги аэропортов                           |
| 2. Услуги портов   | 10. Перевозка пассажиров                       |
| 3. Оборудование и технологии портов                        | 11. Морские линии                              |
| 4. Строительство, ремонт и реставрация судов, катеров, яхт | 12. Железнодорожный транспорт                  |
| 5. Перевозка грузов  | 13. Судовые брокеры                            |
| 6. Судовладельцы   | 14. Агентства путешествий                      |
| 7. Экспедиция груза  | 15. Материально-техническое оборудование судов |
| 8. Агентирование груза                                     | 16. Страховые компании                         |

Приглашаем  
участвовать!

Информация: EXPO VAKARAI ЗАО. Тайкос пр. 54, LT-5802 Клайпеда, Литва  
Тел.: +370 6 340705, факс.: +370 6 344438  
E-mail: EXPO\_VAKARAI@klaipeda.omnitel.net, http://:expo-vakarai.lt.

Организаторы: EXPO VAKARAI ЗАО



АССОЦИАЦИЯ СУДОВЫХ  
БРОКЕРОВ И АГЕНТОВ ЛИТВЫ



ПАЛАТА ТОРГОВЛИ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
И РЕМЕСЛ г. Клайпеды

## ЧЕРНОМОРСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ АРЕАЛ

Парафированием меморандума взаимопонимания по расширению Панъевропейского черноморского транспортного ареала завершилась в Тбилиси встреча делегаций Болгарии, Греции, Грузии, Молдавии, России, Румынии, Турции, Украины, а также представителей ЕС и организации Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС).

Комментируя итоги встречи, министр транспорта Грузии Мераб Адеишвили отметил, что подготовлен документ, связанный с интеграцией автодорожных, железнодорожных, внутренних водных путей, а также морских и воздушных маршрутов в сеть трансъевропейской транспортной инфраструктуры. Предполагается, сказал он, что меморандум будет подписан министрами транспорта стран-участниц на встрече, которая также состоится в столице Грузии во второй половине января 1999 года.

Министр сообщил, что в транспортную сеть Панъевропейского черноморского ареала полностью включены Болгария, Грузия и Румыния, а также часть территорий Молдавии, России, Турции и Украины. По словам Мераба Адеишвили, реализация этого проекта будет финансироваться ЕС, международными финансовыми институтами, а также частными инвесторами.

Как сказал министр, осуществление данного проекта позволит сформировать пространство и механизмы межрегионального сотрудничества на базе оптимального использования всех видов транспорта. При этом он отметил, что Панъевропейский черноморский транспортный ареал располагает широкими возможностями для партнерства с организацией Черноморского экономического сотрудничества (ЧЭС). Тот факт, сказал Мераб Адеишвили, что страны, входящие в него, являются также и членами ЧЭС, позволит эффективно решать задачи как региональных, так и двусторонних связей.

## BLACK SEA REGION TRANSPORT SPHERE

A meeting of transport delegations from Bulgaria, Greece, Georgia, Moldova, Russia, Rumania, Turkey, Ukraine as well as representatives of the EC and organizations of the Black Sea Economic Co-operation (BSEC) held in Tbilisi Georgia was over by initialling the Memorandum of Mutual Understanding on widening the Pan-European Black sea region transport sphere.

While making comments on the results of the Meeting, the Transport Minister of Georgia Merab Adeishvili noted that a document connected with an integration of road, railway, the inner water ways as well as sea and air routs into the All-European transport infrastructure had been prepared.

According to him, it is proposed that the Memorandum would be signed by the Ministers of Transport of the countries-participants of a next meeting which will also be held in Georgia in the second half of January, 1999.

The Minister said that Bulgaria, Georgia, and Rumania fully as well as parts of the territories of Moldavia, Russia, Turkey and Ukraine had been included in the transport network of the Pan-European Black sea region transport sphere. According to him, the realization of this project will be financed by the EC, international financial institutes as well as by private investors.

According to the Minister, the realization of the said project will allow to form an area and mechanisms of an inter-regional co-operation on a base of an optimal use of all kinds of transport. For all this he said that the Pan-European Black sea transport sphere disposed of wide opportunities for establishing a partnership with the BSEC. The fact, as Mr. Merab Adeishvili noted, that the countries comprising it are at the same time also members of BSEC would give an opportunity to decide more effectively both tasks of regional and belateral connections.



## Словарь для работы

(Продолжение. Начало в "МЭ" № 1-3)

## Н

HAWB	House Air Waybill	фирменная, домашняя авианакладная <sup>28)</sup>
Hague Prot. (1955)	Protocol to amend the Convention for the Unification of certain Rules relating to the International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929	Протокол, дополняющий Конвенцию по унификации отдельных правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанную 12 октября 1929 г. в Варшаве
Hague Rules	International Convention on the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading (1924)	Международная конвенция об унификации отдельных правил, регулирующих условия коносамента (1924)
Hague/Visby Rules	Protocol to amend the International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Brussels 1968)	Международная конвенция об унификации отдельных положений закона, регулирующих условия коносамента (Брюссель, 1968 г.)
Hamburg Rules	United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978)	Конвенция ООН о морской перевозке грузов (1978 г.)
hdlg	handling	транспортная обработка грузов
HERMES	Handling European Railway Message Exchange-System	система обмена информацией между европейскими железными дорогами по вопросу обработки грузов
hgt	height	высота
h/lift	heavy lift	тяжеловесный груз
HS	Harmonized System (CCC Convention)	таможенная гармонизированная система. Конвенция международного таможенного совета
H.Q.	headquarters	главное управление, главная контора
h.p.	horse power	лошадиная сила

## I

i.a.w.	in accordance with	в соответствии с
I.C.C.	Institute Cargo Clauses	Правила страхования грузов Объединения лондонских страховщиков <sup>29)</sup>
ICD	inland clearance depot	пункт таможенной очистки товаров, расположенный внутри страны
i.e.	that is	то есть
IMDG	International Maritime Dangerous Goods Code	международный код опасных грузов, перевозимых морским путем
in.	inch(es)	дюйм(ы) (2,54 см)
incl.	including	включая
INCOTERMS	Standard conditions for sale and delivery of goods (issued by ICC, Paris)	стандартные условия продажи и поставки товаров, выпущенные Международной торговой палатой, Париж
INMARSAT	International Convention on the International Maritime Satellite Organization	Конвенция о международной морской спутниковой организации
INTRM	intermediate point	промежуточный пункт

inv.	invoice	счет
I.P.A.	including particular average	включая ответственность за частую аварию (условия страхования)
i.o.u.	I owe you	долговая расписка (условное обозначение); я вам должен, я вам обязан

## К

kg(s)	kilogram(s)	килограмм(ы)
km	kilometre	километр
km.p.h.	kilometres per hour	километры в час
km <sup>2</sup>	square kilometre	квадратный километр
kn	knot(s)	морской узел (морские узлы) <sup>30)</sup>
kW	kilowatt	киловатт
kWh	kilowatt-hour	киловатт-час
Kyoto Convention	International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures (1973) (CCC Convention)	Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур (1973 г.) (Конвенция Международного таможенного совета)

## L

L/A	Lloyd's agent	агент Ллойда <sup>31)</sup>
LASH	lighter aboard ship	лихтер на борту судна, судно-лихтеровоз
Lat., lat.	latitude	широта (географическая)
lb(s)	pound(s)	фунт(ы) (0,4536 кг)
L/C	Letter of credit	аккредитив <sup>32)</sup>
LDG	leading	ведущий, руководящий, передовой
l. & d.	loss and damage	утрата и повреждение
l. & u.	loading and unloading	погрузка и разгрузка
LCL	less than container load (less than car load)	партия груза меньше вместимости контейнера (меньше вместимости вагона)
leg.	legal	законный
LEL	lower explosive limit	нижняя точка взрыва
LFL	lower flammable limit	нижняя точка возгорания
Igt.	long ton; long tons	длинная (английская) тонна(ы) = 2240 англофунтов = 1016 кг
liq.	liquid	жидкий; ликвидный, быстро реализуемый
Lkg/Bkg	leakage & breakage	утечка и бой
LNG	Liquefied natural gas	сжиженный натуральный газ
L.O.A.	length over all	наибольшая длина, предельная длина
load	loading	погрузка

(Продолжение на стр.40)

## Словарь для работы

(Продолжение. Начало на стр. 39)

LO/LO	lift on, lift off	общепринятый способ погрузки судов. Груз поднимается и опускается; подъем, снятие
Long., long.	Longitude	долгота (географическая)
loc.	local; location	местный; месторасположение
LPG	Liquefied petrochemical gas	сжиженный нефтехимический газ
LSD	landing, storage and delivery charges	расходы по выгрузке на берег, хранению и доставке
LT	letter telegram	письмо-телеграмма
L.T.	local time	местное время
L/T	liner terms	линейные условия <sup>33)</sup>
LTA	lighter than air system (airships)	система легче воздуха (воздушные суда)
ltge	lighterage	лихтеровка (погрузка и разгрузка посредством лихтеров). Плата за пользование лихтерами
ltr.	lighter	лихтер <sup>34)</sup>
lump	lump sum	люмпсум — общая сумма без дифференцирования составляющих частей. Оплата фрахта по аккордной ставке, за все судно

## M

M	minimum (rate classification)	минимальный, минимум (показатель, коэффициент классификации ставок)
m	metre(s)	метр(ы)
m3	cubic metre(s)	кубический метр(ы)
MACH	modular automated container handling	автоматизированная система обработки контейнеров
MFN	Most Favoured Nation	страна, пользующаяся режимом наибольшего благоприятствования, наиболее благоприятствуемая нация <sup>35)</sup>
M.H.	Merchants Haulage	перевозка средствами торгующей фирмы
M/R	mate's receipt	штурманская расписка <sup>36)</sup> ; расписка помощника капитана в приеме груза
M + R	maintenance and repair (centre)	центр по обслуживанию и ремонту
MAWB	Master Air Waybill	международная авианакладная, выданная авиакомпанией
Mdse	merchandise	товар, товары
Montreal Prot. No. 4 (1975)	Protocol to amend the Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at the Hague on 28 September 1955	Протокол изменений к Варшавской конвенции от 12 октября 1929 г. по унификации ряда правил грузовых воздушных перевозок с дополнениями, внесенными протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 г.

msbl	missing bill of lading	недостающий, отсутствующий коносамент
msca	missing cargo	отсутствующий, недостающий груз
MT	motor tanker	наливной теплоход, танкер
MTD	multimodal transport document	документ смешанной (мультимодальной) перевозки
MTO	multimodal transport operator	оператор смешанной (мультимодальной) перевозки
M/S	Motor ship	теплоход, судно
M/V	Motor Vessel	теплоход, судно

## N

N	normal (rate classification)	нормальный (показатель классификации ставок)
NAABSA	Not always afloat but safely aground	не всегда на плаву, но безопасно на грунте <sup>37)</sup>
NAOCC	Non Aircraft Operating Common Carrier	договорный авиане перевозчик, не обладающий воздушными транспортными средствами
NAWB	Neutral Air Waybill (forwarders Air Waybill)	экспедиторская авианакладная
n.c.v.	non customs (commercial) value	стоимость, не предназначенная для таможенных целей
n.e.s.	not elsewhere specified	не указанный где-либо в другом месте
n.f.o.	not free out	не свободно от расходов по выгрузке
NGO	non governmental organization	неправительственная организация
n.l.t.	not later than	не позднее чем
n/n	non-negotiable	нетоварораспорядительный, не дающий право на получение товара
N.,No.,Nr.	number	номер, число, количество
N/O	no orders	нет распоряжения, нет заказа
n.o.e.	not otherwise enumerated	не перечисленный иным образом
n.o.p.	not otherwise provided	иным образом не предусмотренный
N.O.R.	not otherwise rated	иначе не тарифицированный
N.O.S.	not otherwise specified	иным образом не обусловленный
N/R	note of readiness	извещение о готовности
NRT	net registered ton	нетто-регистрационная тонна (см. GRT)
Nt.	net weight	вес нетто
n.v.d.	no value declared	без объявленной стоимости
NVOCC	Non Vessel Operating Common Carrier	договорный перевозчик, перевозчик, не располагающий судами <sup>38)</sup>

## Словарь для работы

O

OBO	Ore Bulk Oil (carrier)	нефтерудовоз, комбинированное судно для перевозки руды и нефтепродуктов
O.B.S.	Oil Bunker Surcharge	надбавка к цене жидкого бункера
Oc. B/L	Ocean Bill of Lading	морской, океанский коносамент
O/D	on deck	на палубу, на палубе
ODS	operating differential subsidy	дифференциальная субсидия на эксплуатацию судов
OFA	ocean freight agreement	соглашение о морском фрахте
O.R.	owner's risk	на риск владельца
O.R.B.	owner's risk of breakage	поломка относится на риск владельца
O.R.D.	owner's risk of damage	ущерб относится на риск владельца
O.R.F.	owner's risk of fire	ущерб от пожара относится на риск владельца
OT	open top (container)	контейнеры с открытым верхом
o.t.o.r.	on truck or railway	автотранспортом или по железной дороге

P

p.a.	per annum (per year)	в год
P.A.	particular average	частная авария (страхование)
Para	paragraph	параграф, абзац, пункт
P.B.A.	paid by agent	оплачено агентом
P & D	pick up and delivery	сбор и доставка груза
P. & I.	Protection and Indemnity Association	Ассоциация защиты и страхования судовладельцев
P. & I. clause	Protection and indemnity clause	оговорка о защите и страховании судовладельцев
P. & I. Club	Protection and Indemnity Club	Компания по страхованию рисков судовладельцев
P. & L.	profit and loss	прибыль и убытки
payt.	payment	платеж
P/C	Paramount Clause	условие первостепенной важности. Условие в коносаменте о подчинении коносамента Гаагским правилам
p.c. f.	pounds per cubic foot	в фунтах веса за кубический фут
P.chgs.	particular charges	особые расходы
pd.	paid	оплаченный
p.D.	partial delivery	частичная поставка
p.h.d.	per hatch per day	на люк судна в день <sup>39)</sup>
pkge	package	грузовое место, упаковка
P.L.	partial loss	частичная утрата
PLP	parcel post	почтово-посылочная служба
PLTC	port liner term charges	портовые расходы для линейных судов (на линейных условиях)

pmt	prompt	срочный, немедленный
P/N	promissory note	простой вексель, долговое обязательство <sup>40)</sup>
P.O.B	post office box	почтовый ящик (абонентный)
P.O.D.	payment on delivery; paid on delivery	платеж при доставке, оплачено при доставке
POD	port of discharge	порт разгрузки
POL	port of loading	порт погрузки
POR	port of refuge	порт-убежище
pp/ppd	prepaid	оплаченный заранее. Стоимость перевозки оплачена вперед
p.t.	per ton	за тонну
pt/dest	port of destination	порт назначения
pt/disch	port of discharge	порт разгрузки
PTL	partial total loss	часть суммы от общего убытка
ptly pd	partly paid	частично оплаченный
p.t.w.	per ton weight	за весовую тонну

Q

Q	Quantity (rate classification)	количество (показатель классификации ставок)
Q.c.o.	quantity at captain's option	количество по опциону капитана <sup>41)</sup>
Qn	Quotation	котировка, курс, расценка, цена, биржевая цена
q.v.	quod vide (which see)	смотрите

R

R	reduced class rate (rate classification)	сниженная тарифная ставка (показатель классификации ставок)
rcvd	received	полученный, получено
г/c	return cargo	обратный груз
Red.	reduced	сокращенный, пониженный
RCU	rate construction unit	структурная тарифная единица
REMCE	remittance	денежный перевод
Rentcon	rent-a-container	аренда контейнера
rest.	restrict(ed)	ограничить, ограниченный
retd.	returned or retired	выкупленный, изъятый из обращения, оплаченный
R.I.	reinsurance	перестрахование <sup>42)</sup>
RID	International regulations concerning the international carriage of dangerous goods by rail	Международные правила, относящиеся к международной перевозке опасных грузов по железной дороге
RMD	Rhine-Main-Danube Navigation System	система навигации по рекам Рейн, Майн и Дунай
RNR	rate not reported	ставка не сообщена
R/O	routing order	поручение, распоряжение на перевозку
R.O.G.	receipt of goods	получение товаров
RO/RO	roll-on/roll-off	судно типа "ро-ро", судно с горизонтальной системой погрузки/разгрузки

## Словарь для работы

ROT	reference our telex	ссылка (ссылаясь) на наш телекс
RYT	reference your telex	ссылка (ссылаясь) на ваш телекс
round C/P	round charter party	чартер-партия на круговой рейс
R.P.	reply paid	с оплаченным ответом
r.t.b.a.	rate to be arranged	ставка подлежит согласованию
Ry.	railway	железная дорога, железнодорожный

## S

S	surcharge (rate classification)	надбавка (классификационный показатель ставок)
S/C	surcharge	надбавка
s & c	shipper and carrier	грузоотправитель и перевозчик
S. & F.A.	shipping and forwarding agent	агент по погрузке и отправке товаров, экспедитор
SHEX	Sundays and Holidays excluded	воскресенья и праздничные дни исключаются <sup>43)</sup>
SCR	specific commodity rate	специальная ставка за перевозку товара. Ставка за перевозку особых грузов
S/D	sailing date	дата отплытия
S.d.	small damage	незначительное повреждение, незначительные убытки
S/d	sight draft	тратта, срочная по предъявлении
SDR	Special Drawing Rights	специальное право на получение валюты в МВФ <sup>44)</sup>
SDT	Shipper Declaration for the Transport of Dangerous Goods (FIATA form)	декларация отправителя о перевозке опасных грузов (бланк ФИАТА)
s.l. & c.	shippers' load and count	погрузка и тальманские расходы <sup>45)</sup> осуществляются отправителем
S.L./N.L.	ship lost or not lost	погибло судно или не погибло <sup>46)</sup>
SLI	shippers letter of instruction	инструкция отправителя
S.O.L.	shipowner's liability	ответственность судовладельца
S.P.A.	subject to particular average	подпадающий под действие частной аварии (страхование)
sq.cm(s)	square centimetre(s)	квадратный сантиметр(ы)
sq.in(s)	square inch(es)	квадратный дюйм(ы)
SRCC	strike, riots, civil commotions	забастовка, беспорядки, гражданские волнения
S/S	steamship	судно (пароход)
stvdrs	stevedores	стивидоры, грузчики; фирма, выполняющая стивидорные работы
sub L/C	subject to letter of credit being opened	при условии открытия аккредитива
sub licence	subject to licence being granted	при условии выдачи лицензии

## T

T.A.	telegraphic address	телеграфный адрес
TACT	the air cargo tariff (IATA)	тариф на перевозка грузов воздушным транспортом (ИАТА)
TBL	through bill of lading	сквозной коносамент (см. примечание "B/L")
TBN	to be named (ship)	судно должно быть номинировано
T/C	time charter	тайм-чартер <sup>47)</sup>
TC	traffic conference area (IATA)	зона действия конференциальных перевозок (ИАТА)
TC	transcontainer	грузовой контейнер
TD	time of departure	время отправления
TDO	telegraph delivery order	телеграфное распоряжение о выдаче товара
TEEM	Trans-Europe-Express Merchandises (rail service)	Трансевропейский товарный ж.д. экспресс
TEU	twenty foot equivalent unit (containers)	единица измерения большегрузных контейнеров, эквивалентная 20-футовому контейнеру
TIF	international transit by rail	международное железнодорожное (транзитное) сообщение
TIR	Customs Convention on the international transport of goods under cover of TIR carnets (for international road transport)	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП или Конвенция ТИР) <sup>48)</sup>
TL	total loss	полная утрата, гибель
TLF	tariff level factor	тарифный уравнивающий коэффициент
tnge	tonnage	тоннаж
T.O.D.	time of dispatch	срок, время отправки
TOFC	Trailer on board flatcar	прицеп на ж.д. платформе
T.O.R.	time of receipt	время получения
TOT	time of transmission	время передачи
tot.	total	всего, итого, весь, полный, целый
TOW	tier on weight (container stacking according to weight)	укладка контейнеров в ярусы, штабели в зависимости от веса
TPND	theft, pilferage, non delivery	кража, хищение, недоставка
T.T.	terms of trade	условия сделки, условия продажи, торговые условия

## U

u.c.	usual conditions	обычные условия
U.D.	under deck	под палубой
U.D.K.	upper deck	верхняя палуба
ULCC	Ultra Large Crude Carrier (oil)	крупнотоннажный танкер для перевозки сырой нефти
ULD	unit load device (aircraft)	приспособление для погрузки/разгрузки укрупненных грузовых мест (самолеты)
U/w	Underwriter	морской страховщик

## Словарь для работы

## V

val.	value	стоимость
VAT	value added tax	налог на добавленную стоимость
V.C.	vessels convenience	по выбору судна
Ves.	Vessel	судно
VIC	Very Important Cargo	весьма важный груз
VIO	Very Important Object	весьма важный объект (предмет, цель)
VIP	Very Important Person	высокопоставленное лицо
VLCC	Very Large Crude Carrier (oil)	крупнотоннажный танкер для перевозки сырой нефти
VOCC	Vessel Operating Common Carrier	фактический перевозчик, владеющий судами (в отличие от договорного)
v.v.	vice versa	наоборот, обратно

## W

Warsaw Convention	Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air (1929)	Конвенция об унификации некоторых правил перевозки грузов воздушным транспортом (1929 г.)
W.A.	with average (Institute Cargo Clause)	с ответственностью за аварию (условие Объединения лондонских страховщиков), см. ICC
W/B	Way-bill	транспортная накладная
w.b.d.	will be done	будет исполнено, будет сделано, будет выполнено
w.c.	with costs	с возложением судебных издержек на сторону, проигравшую дело; включая расходы
w.c.c.o.n.	whether cleared customs or not	независимо от того, проведена ли таможенная очистка или нет
W/d	working day(s)	рабочий день (дни)
wdt/wth	width	ширина
w.e.f.	with effect from	вступает в действие с
WG	Working Group	рабочая группа
whf	wharfage	причалный сбор
Whse	Warehouse	склад, товарный склад
WIPON	whether in port or not	в порту или нет
wk.	week	неделя
W/O, w/o	without	без
WP	weather permitting	при условии благоприятной погоды, если позволит погода
w.p.a.	with particular average	с ответственностью за частную аварию (страхование)
W.R.	Warehouse Receipt	складская расписка
W.R.I.	War Risk Insurance	страхование военных рисков
wl.	weight	вес, масса, груз
w/t	weight tons	весовые тонны
w/v	weight/volume	вес/объем <sup>49)</sup>
WW	warehouse warrant	складочное свидетельство, складской warrant
ww	world-wide	всемирный, мировой, имеющий распространение во всем мире

Wwd	weather working days	погожие рабочие дни
-----	----------------------	---------------------

## X

x, x.	extra	добавочный, дополнительный
x l & u l	exclusive of loading and unloading	исключая погрузку и выгрузку
xp	express paid	оплачено срочной пересылкой
x pri	without privileges	без привилегий, без преимуществ

## Y

y/c	your cable	ваша телеграмма
yday	yesterday	вчера
y/l	your letter	ваше письмо
y/o	your order	ваш заказ

<sup>28)</sup> House Air Waybill выполняет функции, аналогичные морскому сквозному коносаменту, выписываемому экспедитором при морской перевозке. При воздушных перевозках, как правило, выдается экспедитором, занимающимся комплектацией сборных отправок.

<sup>29)</sup> I.C.C. используются страховыми компаниями и страхователями грузов во всем мире в качестве общепризнанного источника условий транспортного страхования грузов.

<sup>30)</sup> Одна морская миля или 1853 км в час.

<sup>31)</sup> Крупнейшая страховая компания мира.

<sup>32)</sup> Аккредитив — это соглашение, в силу которого банк, выставивший аккредитив (банк-эмитент), действуя по просьбе и на основании инструкций приказодателя аккредитива, должен произвести платеж третьему лицу, в пользу которого выставлен аккредитив (бенефициару) или дать полномочия другому банку произвести такой платеж. Оплата производится против предусмотренных в аккредитиве документов и с соблюдением условий аккредитива.

Аккредитив — это обособленное соглашение (как правило, между банками), которое юридически не связано с контрактом купли-продажи, заключенным между приказодателем аккредитива (покупателем) и бенефициаром (продавцом). На бенефициара не распространяются договорные отношения, существующие между банками или между приказодателем аккредитива и банком-эмитентом.

В силу этого бенефициар, получив от банка условия открытого в его пользу аккредитива, должен проверить их соответствие условиям контракта купли-продажи, подписанного им со своим покупателем (приказодателем аккредитива), и в случае, если у него имеются замечания, потребовать непосредственно от покупателя внесения соответствующих изменений в условия аккредитива, уведомив банк, что аккредитив им не принимается впредь до внесения приказодателем необходимых изменений в условия аккредитива.

Аккредитивы могут быть отзывными и безотзывными. Только безотзывный аккредитив при соблюдении всех его условий представляет собой твердое обязательство банка-эмитента в отношении платежей.

Подтвержденный аккредитив означает, что банк-эмитент получил согласие другого банка на то, чтобы последний подтвердил аккредитив и тем самым принял на себя твердые обязательства по оплате.

Переводным является аккредитив, по которому бенефициар имеет право просить банк, производящий платеж, о том, чтобы аккредитивом могли пользоваться одно или несколько других лиц (вторые бенефициары).

В условиях поручения банку на открытие аккредитива приказодатель предусматривает порядок платежа, перечень представляемых платежных документов (например, счет, коносамент, накладная, страховой полис, сертификат качества, сертификат происхождения и др.), требования к содержанию транспортных, страховых и других документов, предельный срок отгрузки товара по транспортному документу, срок действия аккредитива и другие реквизиты. При подго-

товке условий аккредитива приказодатель (покупатель) должен придерживаться условий контракта, заключенного им с бенефициаром (продавцом).

Международная торговая палата разработала и ввела в действие с 1 октября 1984 г. Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов, в которых подробно сформулирована вся гамма вопросов, регулирующих открытие и использование аккредитивов.

<sup>33)</sup> Условие договора морской перевозки, по которому судно оплачивает за свой счет стоимость погрузочно-разгрузочных работ.

<sup>34)</sup> Лихтер — грузовое, главным образом, несамоходное судно баржевого типа, предназначенное для рейдовых и внутривортовых перевозок. Специальные лихтера используются для перевозки грузов на дальние расстояния в судах-лихтеровозах.

<sup>35)</sup> Право наиболее благоприятствуемой нации — режим экономических отношений между государствами, при котором одно государство предоставляет другому по договору такие же благоприятные условия, какими пользуется или будет пользоваться в дальнейшем любое третье государство на территории первого.

<sup>36)</sup> Штурманская расписка — документ, выдаваемый судовой администрацией, обычно грузовым помощником капитана, подтверждающий принятие на судно определенной партии груза для перевозки, с указанием наименования груза, числа мест, маркировки и порта назначения. В штурманскую расписку вносятся также разногласия по подсчету мест, замечания относительно ограничения ответственности перевозчика в случае недостатков в состоянии самого груза или его упаковки. Штурманская расписка служит одним из оснований для выплаты возмещения.

<sup>37)</sup> Условие чартер-партии, по которому судовладелец предоставляет право фрахтователю производить грузы наварки в прилив-

ном порту, в котором судно в период отлива ложится на грунт, однако при полном отсутствии риска получения судном повреждения.

<sup>38)</sup> Договорный перевозчик в противоположность фактическому перевозчику, обладающему транспортными средствами (судами). Как правило, договорными перевозчиками выступают экспедиторы, которые берут на себя обязательство и ответственность за доставку груза в качестве оператора перевозки.

<sup>39)</sup> Один из методов определения нормы погрузки/разгрузки судов в чартерах или контрактах купли/продажи.

<sup>40)</sup> Вексель — документ, составленный с соблюдением предписанной законом формы и заключающий в себе обязательство об уплате определенной денежной суммы. Векселя бывают переводными (тратта) и простыми.

<sup>41)</sup> При перевозке массовых грузов на условиях чартер-партии капитану судна, в зависимости от наличия на борту бункера и других запасов, предоставляется право допускать отклонения в приеме и погрузке груза от базисного количества в пределах, установленных чартер-партией (обычно до  $\pm 10\%$ ). Это право называется опционом капитана.

<sup>42)</sup> Операция между двумя страховыми компаниями, при которой основной страховщик передает часть риска другой страховой компании против выплаты соответствующей части страховой премии. Цель перестрахования заключается в дроблении крупных рисков между двумя и более страховыми компаниями.

<sup>43)</sup> Условие чартер-партии, согласно которому из счета стальнойной времени, отведенного для погрузки или выгрузки судна, исключаются воскресные и праздничные дни.

<sup>44)</sup> В 1970 году в качестве составной части валютных резервов центральными банками основных капиталистических стран введены так называемые специальные права на

получение валюты в Международном валютном фонде (МВФ). Эта валюта, получившая название "бумажное золото", выпускается МВФ и предоставляется странам-членам пропорционально доле их участия в капитале фонда. Специальные права заимствования могут быть использованы в основном для регулирования балансов международных платежей. Страна, имеющая на своем счете эту валюту, может ее использовать на покрытие пассивного сальдо платежного баланса.

<sup>45)</sup> Тальман — присяжный счетчик — лицо, учитывающее количество груза, передаваемого на борт судна при погрузке и принимаемого с судна при разгрузке.

<sup>46)</sup> Условие чартер-партии, согласно которому фрахтователь обязан оплатить фрахт судовладельцу, даже если судно погибло во время рейса.

<sup>47)</sup> Договор фрахтования судна на время. По такому договору судовладелец предоставляет в пользу фрахтователя судно на определенный срок за обусловленную плату. Обычно в тайм-чартере предусматривается, что владелец судна несет расходы по содержанию судового экипажа, по поддержанию судна в годном для эксплуатации состоянии и по страхованию его, а фрахтователь, кроме платы судовладельцу за пользование судном, принимает на себя оплату бункера, воды, портовых, канальных сборов и других текущих и эксплуатационных расходов.

<sup>48)</sup> Режим TIR позволяет грузовым автомобилям пересекать государственные границы без досмотра груза, поскольку эти операции осуществляются в пунктах отправления и назначения.

<sup>49)</sup> Условие чартера, согласно которому судовладелец имеет право взимать фрахт за перевозку по своему усмотрению — либо за весовые, либо за объемные единицы измерения.



ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

# РУБИКОН

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

**ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ В СТРАНЫ СНГ, ЕВРОПЫ, АЗИИ И АМЕРИКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, ЧЕРЕЗ МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПОРТЫ**

*Льготные тарифы на основе прямых договоров с железными дорогами государств СНГ, ведущими российскими и иностранными экспедиторами.*

*Терминальная обработка грузов, контейнеров.*

*Склады временного таможенного хранения, доставка груза получателю по Москве и области собственным автотранспортом.*

**НАШ АДРЕС:**

Россия, 125040, МОСКВА, ул. Нижняя, 9  
Тел.: (095) 262-2542  
Факс: (095) 257-7200, 250-8647, 251-8876  
Телекс: 412580 RBKN RU

Станция "Москва-Товарная-  
Смоленская" Россия, 123022,  
Москва, ул. Ходынская, 10А,  
тел./факс (095) 255-9412

**ФИЛИАЛЫ:**

Станция "Кунцево-2"  
Россия, 121501, Москва,  
ул. Молодогвардейская, 65,  
тел./факс (095) 417-1545

Россия, 241020,  
г. Брянск, ул. 2-я  
Аллея, 8А, тел./факс  
(083) 223-5738

# JSC TRANS VANINO CORPORATION



## ЗАО Транс Ванино Корпорейшн

ЧЛЕН АССОЦИАЦИИ РОССИЙСКИХ  
МОРСКИХ АГЕНТОВ (АРМА)



ЧЛЕН РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКСПЕДИТОРОВ  
(РАМЭ)

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

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

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

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

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

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

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

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

Welcome to endeavour our services!

Добро пожаловать воспользоваться нашими услугами!

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

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

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

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

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

# ПОДПИСКА-99 ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

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

КОГДА БЫ ВЫ НИ ПОДПИСАЛИСЬ, ВЫ ПОЛУЧИТЕ  
ОТ РЕДАКЦИИ ПОЧТОЙ ВСЕ НОМЕРА ГАЗЕТЫ И ЖУРНАЛОВ  
ПО УКАЗАННОМУ ВАМИ АДРЕСУ В П/ПОРУЧЕНИИ

## ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

Издание Союза российских судовладельцев.  
ИНФОРМИРУЕТ

- о требованиях международного судоходства;
- о деятельности судоходных компаний;
- о купле-продаже плавсредств в России и СНГ.

Журнал распространяется в России, странах СНГ, Балтии, Скандинавии, Европы ПО ПОДПИСКЕ, А ТАКЖЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВЫСТАВКАХ, ФОРУМАХ,

ЯРМАРКАХ.

Газета выходит один раз в месяц.  
Стоимость подписки на 1999 год:  
Россия\* — \$35, страны СНГ — \$50, зарубежные — \$190.  
Тираж — 10000 экз.  
Контактный телефон Союза российских судовладельцев:  
(095) 241-56-75.

## ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ"

Издание Ассоциации морских портов.  
АНАЛИЗИРУЕТ

- перспективы развития портов, привлечения грузопотоков, доступности портовых услуг;
- о купле-продаже перегрузочного оборудования.

Журнал распространяется в России, странах СНГ, Балтии, Скандинавии, Европы ПО ПОДПИСКЕ, А ТАКЖЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВЫСТАВКАХ,

ФОРУМАХ, ЯРМАРКАХ.

"Морские порты" выходят на русском и английском языках один раз в два месяца.  
Стоимость подписки на 1999 год:  
Россия\* — \$60, страны СНГ — \$80, зарубежные — \$210.  
Тираж — 5000 экз.  
Контактный телефон Ассоциации:  
(812) 325-60-69.

## ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

Издание Российской Ассоциации международных экспедиторов.  
ИНФОРМИРУЕТ

- о деятельности международных экспедиторов в России и за рубежом;
- о требованиях международных экспедиторских ассоциаций.

Журнал распространяется в России, странах СНГ, Балтии, Скандинавии, Европы ПО ПОДПИСКЕ, А ТАКЖЕ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВЫСТАВКАХ, ФОРУМАХ,

ЯРМАРКАХ.

Выходит один раз в два месяца на русском и английском языках. Распространяется в России и за рубежом.  
Стоимость подписки на 1999 год:  
Россия\* — \$55, страны СНГ — \$75, зарубежные — \$185.  
Тираж — 5000 экземпляров.  
Контактный телефон Ассоциации:  
(095) 430-85-06

\* Для России оплата в рублях по курсу ММВБ на день оплаты

## ПРАВИЛЬНЫЕ БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ ОБЪЕДИНЕННОЙ РЕДАКЦИИ

ПОЛУЧАТЕЛЬ: ИНН 7710191560  
(ред. газеты "Морские вести России").  
Р/с 40702810138040100350,  
Тверское ОСБ 7982/ЦОЮЛ.  
БАНК ПОЛУЧАТЕЛЯ: Московский банк  
СБ РФ г. Москва,  
к/с отделения банка 30301810338000603804  
к/с банка 30101810600000000342,  
БИК 044525342.  
ИНН банка 7714044704

ВАЛЮТНЫЕ РЕКВИЗИТЫ:  
"Maritime News of Russia",  
a/n 40702840338040201676,  
Moscow Saving Bank of Russian Federation,  
Tverskoy branch 7982,  
a/n bank 30301840638000603804.

Подписные индексы в каталоге "Роспечать" на второе  
полугодие 1998 г. и на 1999 г.:

"Морские вести России" — 32565;  
"Морские порты" — 47766;  
"Международный экспедитор" — 47767.



ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ  
УЧАСТИЕ В ВЫСТАВКЕ

# ТРАНС Россия '99

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

20 - 23 Апреля  
1999 г.

Всероссийский  
Выставочный  
Центр (ВВЦ)  
Москва, РФ

Организаторы:



Gima.

Поддержка:



Министерство Транспорта  
Российской Федерации

Специальные разделы в 1999 г.

● Расширенная  
секция погрузочного  
оборудования

● Оборудование  
для складов и  
хранения грузов

● Информационные  
технологии и  
средства связи

● Расширенная  
секция воздушных  
перевозок

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

ФИО: \_\_\_\_\_

Компания: \_\_\_\_\_

Адрес: \_\_\_\_\_

Тел: \_\_\_\_\_

Факс: \_\_\_\_\_

E-mail: \_\_\_\_\_

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



Посетите нашу страничку на Интернетe: [www.expo-web.net](http://www.expo-web.net)

TR/9



# EXPOWESTTRANS

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ЭКСПЕДИТОР ЗАО «ЭКСПОЦЕНТР»



Алексей ЛЕВИЦКИЙ,  
генеральный директор  
ООО МСП «Эксповестранс»

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

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

## КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ «ЭВТ» ПРЕДОСТАВЯТ ВАМ СЛЕДУЮЩИЕ УСЛУГИ:

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

## МЫ ОКАЗЫВАЕМ разнообразные сопутствующие услуги:

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

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

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

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

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

## НАШИ КОординаты

«ЭКСПОВЕСТРАНС»  
Адрес: 123100, Москва  
1-й Красногвардейский пр-д, д. 12  
Тел.: (095) 205-66-50, 256-72-38,  
205-47-31, 205-04-42,  
205-03-17.  
Факсы: (095) 253-95-84, 205-47-31  
E-mail: EWT@expowestrans.m400.  
ctel.msk.ru  
Телекс: 485039 EWT RU  
Internet EWT2@mail.cnt.ru

## НАШИ ДОЧЕРНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

### • «ЭВТ-ТЕРМИНАЛ»

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

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

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

### • «ЭВТ+»

Предлагает следующие услуги:  
— таможенное оформление авиагрузов в аэропорту;  
— экспресс-доставку авиагрузов получателю;  
— консультации по таможенному законодательству Российской Федерации.



Основано в 1991 году

Лицензия № 0991Д

Открытое Акционерное Общество



# РУССКАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

125190, Москва, Ленинградский пр-т, 36

## СТРАХОВАНИЕ:

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

Телефон: 213-1560, факс: 742-3734

# СУСМаш

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

**Надзор Регистра  
судоходства  
России**

## Уважаемые господа!

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

### ✓ многооборотные средства крепления контейнеров и других грузов

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

### ✓ концевые элементы стропов и грузозахватные приспособления

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

### ✓ грейферы канатного и приводного типа любой модификации

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

А Р М А



А Р М А

# АССОЦИАЦИЯ РОССИЙСКИХ МОРОСКИХ АГЕНТОВ

Образована по инициативе  
и при содействии ОАО "Совфрахт"

Зарегистрирована Министерством  
юстиции РФ

СЕКРЕТАРИАТ АРМА:  
101407, Москва, Рахмановский  
пер., 4, "Морской дом"  
Тел.: (095) 258-27-46, 721-19-18.  
Телекс:  
411168 SFHT RU;  
94015978 SFHT G;  
BIMCOM Mail 19040733  
Факс: (095) 230-26-40

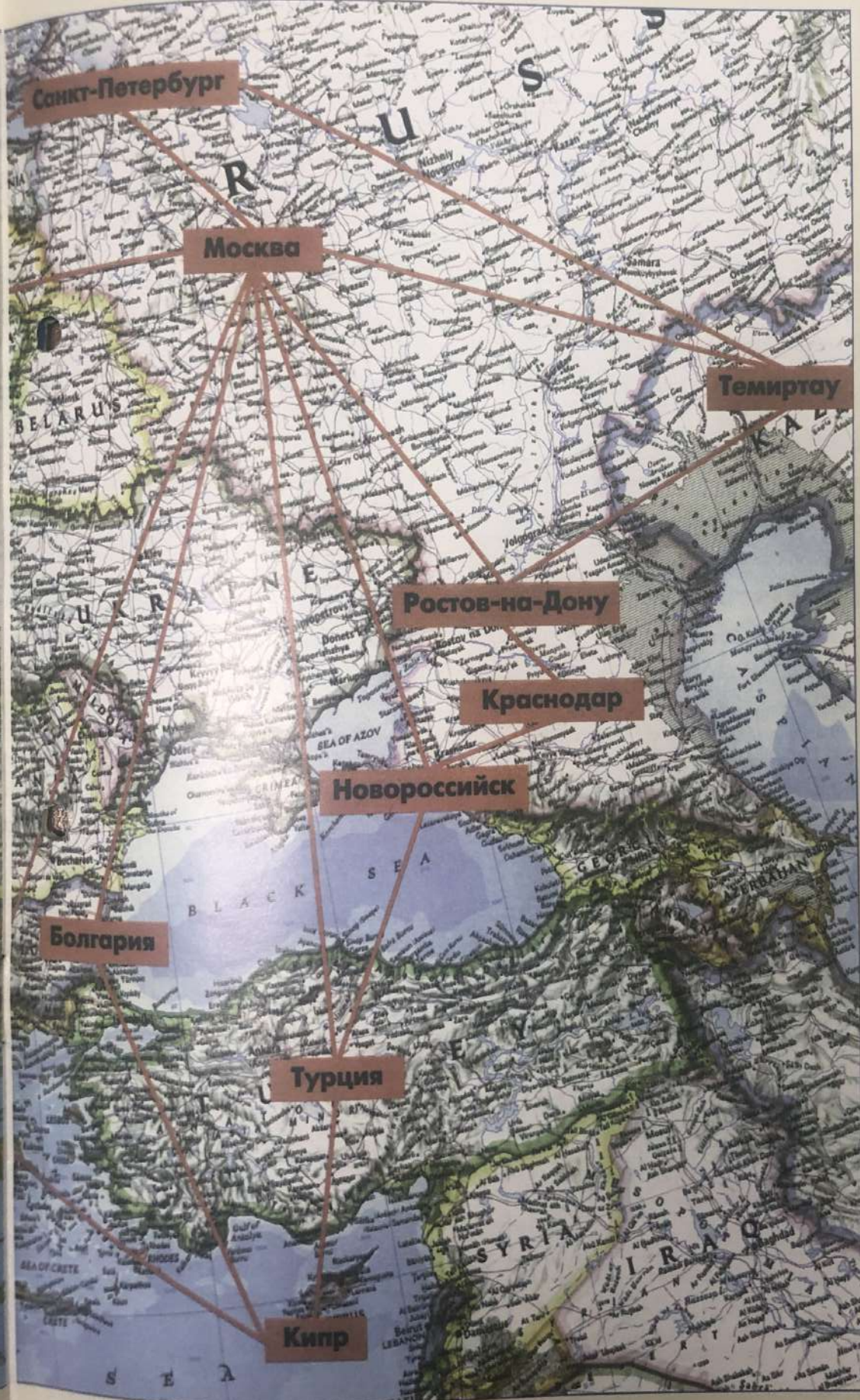
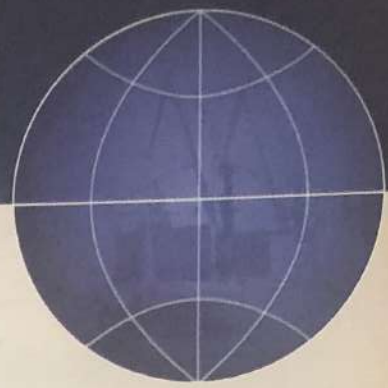
Свидетельство о регистрации  
Устава №2556 от 10.02.95



# География деятельности группы компаний

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





Группа компаний «Дело» — один из самых мощных и надежных экспедиторов Новороссийского транспортного узла и Черноморско-Азовского региона.

Основной принцип работы группы компаний — взаимовыгодное сотрудничество, основанное на уважении и доверии к партнеру.

# РЕКВИЗИТЫ КОМПАНИЙ

# COMPANIES



## ТОО «Дело»

Россия, 353901, Новороссийск, ул. Сакко и Ванцетти 1  
Тел.: +7(86134) 58523, 58532/33/34  
Факс: +7(86134) 54532, Телекс: 279222  
E-mail: root@rossi.kuban.ru  
Sprint telex: 614705

## ООО «Дело-Форвардинг»

Россия, 353901, Новороссийск, ул. Сакко и Ванцетти 1  
Тел.: +7(86134) 58529/30/31  
Факс: +7(86134) 54532, Телекс: 279222  
E-mail: root@rossi.kuban.ru  
Sprint telex: 614705

## ООО «Морское агентство Дело»

Россия, 353901, Новороссийск, ул. Портовая 10а  
Тел.: +7(86134) 62859, 58506/07  
Факс: +7(86134) 50864, Телекс: 279191, 279150  
Дело-Стамбул  
Тел.: +90(216) 4280966, 4280967, 3273472  
Факс: +90(216) 3263457, Телекс: 36670, 36688

## ЗАО «Русский контейнер»

Россия, 353900, Новороссийск, ул. Элеваторная 1  
Тел.: +7(86134) 56635, 56423, 56439  
Факс: +7(86134) 54236, Телекс: 279213  
E-mail: ruscon@nvrsk.net

## ЗАО «Транспортная корпорация»

Россия, 121069, Москва, ул. Большая Никитская 47 стр. 3  
Тел.: +7(095) 290-1979, 290-2880  
Факс: +7(095) 937-5563, Телекс: 412484  
E-mail: kolubina@delo.glasnet.ru

## ЗАО «Кубтранс»

Россия, 350000, Краснодар, ул. Орджоникидзе 16  
Тел.: +7(8612) 682810  
Факс: +7(8612) 682773

## ООО «Делрост»

Россия, 344031, Ростов-на-Дону, пл. Привокзальная 1/2  
Тел.: +7(8632) 664847, 665398  
Факс: +7(8632) 594114, 594049  
E-mail: delrost@rostov.tsi.ru

## ООО «Дело-Центр»

Россия, 121069, Москва, ул. Большая Никитская 47 стр. 3  
Тел.: +7(095) 202-3662, 290-2223  
Факс: +7(095) 937-5562, Телекс: 412484  
E-mail: kolubina@delo.glasnet.ru

## Delo Ltd

1, Sakko & Vancetti str., Novorossiysk, 353901, Russia  
Tel.: +7(86134) 58523, 58532/33/34  
Fax: +7(86134) 54532, Telex: 279222  
E-mail: root@rossi.kuban.ru  
Sprint telex: 614705

## Delo-Forwarding Ltd

1, Sakko & Vancetti str., Novorossiysk, 353901, Russia  
Tel.: +7(86134) 58529/30/31  
Fax: +7(86134) 54532, Telex: 279222  
E-mail: root@rossi.kuban.ru  
Sprint telex: 614705

## Delo Shipping Agency Ltd

10a, Portovaya str., Novorossiysk, 353901, Russia  
Tel.: +7(86134) 62859, 58506/07  
Fax: +7(86134) 50864, Telex: 279191, 279150  
Дело-Иstanbul  
Tel.: +90(216) 4280966, 4280967, 3273472  
Fax: +90(216) 3263457, Telex: 36670, 36688

## Russian Container JSC

1, Elevatornaya str., Novorossiysk, 353900, Russia  
Tel.: +7(86134) 56635, 56423, 56439  
Fax: +7(86134) 54236, Telex: 279213  
E-mail: ruscon@nvrsk.net

## Transport Corporation JSC

47, bld. 3, Bolshaya Nikitskaya str., Moscow, 121069, Russia  
Tel.: +7(095) 290-1979, 290-2880  
Fax: +7(095) 937-5563, Telex: 412484  
E-mail: kolubina@delo.glasnet.ru

## Kubtrans JSC

16, Ordzhonikidze str., Krasnodar, 350000, Russia  
Tel.: +7(8612) 682810  
Fax: +7(8612) 682773

## Delrost Ltd

1/2, Privokzalnaya sq., Rostov-on-Don, 344031, Russia  
Tel.: +7(8632) 664847, 665398  
Fax: +7(8632) 594114, 594049  
E-mail: delrost@rostov.tsi.ru

## Delo-Center Ltd

47, bld. 3, Bolshaya Nikitskaya str., Moscow, 121069, Russia  
Tel.: +7(095) 202-3662, 290-2223  
Fax: +7(095) 937-5562, Telex: 412484  
E-mail: kolubina@delo.glasnet.ru



# **ШИРОКИЙ ВЫБОР ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ —**



# **К ВАШИМ УСЛУГАМ!**



***Одним из направлений деятельности АООТ "Совинтеравтосервис" является продажа запасных частей и аксессуаров для легковых автомобилей европейского производства.***

Сеть магазинов АООТ "Совинтеравтосервис" предлагает владельцам автомобилей широкий выбор запасных частей и аксессуаров: оптику, кузовные детали, детали тормозной системы и подвески, фильтры, свечи, стеклоочистители, сцепления, ремни, амортизаторы, литые и стальные колесные диски, автошины, аккумуляторы, масла, предметы автохимии и многое другое.

В магазинах АООТ "Совинтеравтосервис" представлена продукция ведущих фирм-производителей, таких, как Hella KG Hueck & Co., LUK/AS Autoteile-Service GmbH & Co, ITT

Automotive Europe GmbH, Kayaba Europe GmbH, Pirelli, BBS Kraftfahrzeugtechnik AG, Robert Bosch GmbH, Mobil, Textar и других.

Широкая номенклатура товаров, приемлемые цены, гибкие скидки, работа с корпоративными клиентами с использованием всех возможных форм расчетов — вот те факторы, которые привлекают постоянных клиентов торговой сети АООТ "Совинтеравтосервис".

АООТ "Совинтеравтосервис" осуществляет также оптовые поставки автомобильных запасных частей и аксессуаров со

склада в Москве. На складе постоянно имеется более 3000 наименований товаров. Среди постоянных оптовых покупателей — автомагазины, станции сервисного обслуживания, региональные оптовые фирмы. Постоянным клиентам предоставляются гибкая накопительная система скидок, рекламная поддержка, бесплатная доставка товаров.

Отдел срочных заказов осуществляет поставку автозапчастей для европейских марок автомобилей по индивидуальным заказам клиентов в минимальные сроки.



## **Магазины по продаже запасных частей и аксессуаров:**

- Институтский пер., 2/1           тел. 288-90-56  
  971-40-44
- Мытная ул., 62                     тел. 954-02-53
- Новопеределенцовская ул., 8   тел. 263-05-43
- 1-ая Рыбинская ул., 3             тел. 264-38-19



Когда бы Вы ни подписались, редакция вышлет Вам по указанному адресу почтой все номера года.

Стоимость подписки на 1999 год: **Россия\*** — \$55, **страны СНГ** — \$75, **зарубежные (в т. ч. Балтии)** — \$185.

\* Для России оплата в рублях по курсу ММВБ на день оплаты