

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР



Владивостоквнештранс

Калининградвнештранс

Лукойл-Черноморье

Трансэк Лтд

Форинтранс

ЭкспоВестТранс

Лучшие
российские
экспортеры
2000 года

INTERNATIONAL FORWARDER



№4 2001 (22)

Юбилей:  Нефтехимтрансу – 10 лет (стр. 46-51)



Minimum of business information on activity, tariffs, taxes, perspectives of development etc. of the ports of Russia are collected on 560 full color pages.

**To acquire the book please mail to the address:
Editorial Office of the newspaper
Maritime News of Russia
3/6 Petrovka str., Moscow, 101999
Tel./fax: 9213004, 927-8668
E-mail: morvesti@cityline.ru**

На 560 полноцветных страницах справочника собран деловой минимум информации о деятельности, тарифах, сборах, перспективах развития и т.д. морских портов России.

**Заявки на приобретение книги направлять по адресу:
101999, Москва, Петровка 3/6
Редакция газеты "Морские Вести России"
Т/ф (095) 921-3004, 927-8668
E-mail: morvesty@cityline.ru**



Журнал основан в 1998 году

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
INTERNATIONAL FORWARDER
INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE

ИЗДАТЕЛЬ:

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

PUBLISHERS:

Association of Freight Forwarders of Russian Federation

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

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

СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

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

EDITORIAL COUNCIL:

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

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

E-mail: morvesti@cityline.ru

www.rtcom.spb.ru/morvesti

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

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

Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.

При перепечатке ссылка на журнал "Международный
экспедитор" обязательна.

Отпечатано в ГУП "ИПК "Московская правда"
Тираж 1200. 101990, Москва, Потаповский пер., д. 3. Зак. № 902.

THE MAGAZINE IS EDITED IN RUSSIAN AND ENGLISH.

ЖУРНАЛ ВЫХОДИТ НА РУССКОМ И АНГЛИЙСКОМ ЯЗЫКАХ.

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

E-mail: morvesti@cityline.ru

www.rtcom.spb.ru/morvesti

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

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

Верстка: А. Антошкин.

В НОМЕРЕ:

**КОНКУРС "ЛУЧШИЙ ЭКСПОРТЕР
РОССИИ": СИЛЬНЕЙШЕГО
ОПРЕДЕЛЯЕТ РЫНОК 3**

*Станислав Смирнов,
президент Торгово-промышленной
палаты России*

**ПРИСОЕДИНЕНИЕ РОССИИ К ВТО:
ПОЗИЦИЯ ТОРГОВО-
ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 4**

**МПС СУДИТСЯ С МАП, ЧТОБЫ
СОХРАНИТЬ ПРЕДОПЛАТУ
ГРУЗОПЕРЕВОЗОК 19**

**НЕОБХОДИМО УСКОРИТЬ
ОФИЦИАЛЬНОЕ ПРИЗНАНИЕ
ДОКУМЕНТОВ ФИАТА НА
ТЕРРИТОРИИ РОССИИ 21**

*Евгений Судаков,
вице-президент ОАО "Совтрансавто"*
**ПОЧЕМУ В МИНТРАНСЕ НЕТ
"АРХИТЕКТОРА ТРАНСПОРТА" ... 25**

**ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА
РОССИИ К 2010 ГОДУ 30**

**ГЕНЕРАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЕДИТОРОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 39**

*Николай Трохинин,
директор ГП "Нефтехимтранс"*
**ЗАРАБОТАННЫЕ СРЕДСТВА — В
ОТЕЧЕСТВЕННОЕ
МАШИНОСТРОЕНИЕ 46**

СОИЗДАТЕЛИ:

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



№4, 2001 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

1

НВ

Редакция газеты
«Морские вести России»

предлагает**Таможенный кодекс РФ****с постанетными материалами**

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

Материалы к конкретной статье Таможенного кодекса приводятся в следующей последовательности:

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

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

Заявки направлять:

103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.

Тел./факс (095) 927-86-68, 921-30-04

E-mail: morvesti@cityline.ru

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

транспортно-экспедиторская компания
БАЛТИКА



Фрахтование судов
Агентирование судов
Экспедирование грузов
Железнодорожный сервис
Мультимодальные перевозки

197110, Санкт-Петербург, ул. Б. Разночинная, д. 14, к. 5, офис 206,
телефон: 7-812-3242564 +3243216, факс: 7-812-3242562,
e-mail: clints@baltica-ld.spb.ru, forwarding@baltica-ld.spb.ru,
www.Baltica-ld.spb.ru

**AIR & SEA TRANSPORT A. S.****СМЕНА ЭКИПАЖЕЙ****СЕРВИС 24 ЧАСА В СУТКИ**

- Доставка экипажей, членов их семей и работников судовых компаний в любую точку планеты.
- Организация чартерных авиаперевозок по любому маршруту
- Встреча, проводы, транспорт, оформление виз, заказ гостиниц, прямая связь с судами, агентами, аэропортами и авиакомпаниями в России и за рубежом.
- Организация встреч и проводов официальных делегаций в VIP-залах аэропортов.

Гибкая система оплаты с применением льгот и скидок без взимания штрафов за отказ от полета

Осло

Rusefokkveien 6, 0251 Oslo, Norway
Tel: (+47) 22632620
24 часа Tel: (+47) 90630470
Fax: (+47) 22632621
E-mail: transpot@online.no
www.ast-marine.com

Москва

Шереметьево-1, Зал прилета
Офис № 2.115
Тел: +7 (095) 232-91-54, 578-01-81
24 часа Тел: +7 (095) 767-67-95
Факс: +7 (095) 737-60-63
E-mail: tais04@mail.infotel.ru

**КОММЕНТАРИИ
К КОДЕКСУ ТОРГОВОГО
МОРЕПЛАВАНИЯ РФ**

Редакция газеты
«Морские вести России» предлагает
книгу «Комментарии к КТМ РФ»

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

**КОДЕКС
ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ**

Редакция газеты «Морские вести
России» предлагает книгу
«Кодекс торгового мореплавания»

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

**ВАШ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЭКСПЕДИТОР****www.plomba.ru**

**ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ:
(095)765-00-55**



Четвертый год подряд в соответствии с решением Торгово-экономического совета при Министерстве экономического развития и торговли Российской Федерации проходит конкурс на лучшего российского экспортера.

От Ассоциации экспедиторов России дипломы **“Лучший российский экспортер”** 2000 года получили ООО ТЭФ **“Владивостоквнештранс”**, ЗАО **“ЭксповестТранс”**, ЗАО **“Калининградвнештранс”**, ЗАО **“Лукойл-Черноморье”**, ООО **“Форинтранс”**, ЗАО **“ТрансЭк ЛТД”**. Директор Ассоциации экспедиторов Российской Федерации **Валентин Балалаев** рассказал нашему корреспонденту об условиях проведения конкурса и роли АЭР в его организации.

Конкурс **“Лучший экспортер России”**:

СИЛЬНЕЙШЕГО ОПРЕДЕЛЯЕТ РЫНОК

- Валентин Николаевич, когда состоялся первый конкурс на лучшего российского экспортера и кто был его организатором?

- Организатором конкурса является Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации. Первый конкурс был проведен по результатам деятельности компаний-экспортеров работ, услуг и товаров Российской Федерации 1997 года. В нем нашей ассоциации, к сожалению, не удалось принять участия, т.к. не удалось в заданные сроки подготовить своих членов.

Ко второму конкурсу мы подготовились заранее. Нами были рассмотрены кандидатуры всех членов ассоциации, из которых по всем параметрам подошли лишь пять компаний. Мы рекомендовали их на участие в конкурсе, но лауреатами стали 4 организации (одна не прошла отбора жюри Минэкономики).

В 2000 году из предложенных нами 6 компаний-кандидатов прошли конкурс все 6 организаций.

- Кто из экспедиторов может участвовать в конкурсе на звание **“Лучший экспортер России”**?

- В нем имеют право участвовать только компании, являющиеся членами Ассоциации экспедиторов Российской Федерации. Это записано в правилах проведения конкурса.

О сроках и условиях конкурса мы извещаем своих членов на общих годовых собраниях нашей ассоциации. Помимо этого, руководителю каждой организации мы направляем бланк-анкету с перечнем требований к кандидатам конкурса. Среди них на первый план можно поставить сильное финансовое положение, отсутствие задолженностей перед федеральными и местными органами власти, перспективы увеличения предоставляемых услуг.

Критерии отбора разработаны Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации, и мы полностью их придерживаемся. Многие, к сожалению, не подходят под эти условия. Кроме того, у нас есть свои критерии отбора, поскольку мы ведем на каждого члена ассоциации своего рода досье, где собраны базовые данные, предоставляемые ежегодно фирмами-членами АЭР.

- Сколько времени дается организации на предоставление данных для участия в конкурсе?

- Не так много. В феврале начинается конкурс, а к середине апреля мы должны передать все данные в жюри. Это обусловлено, очевидно, тем, что по российскому законодательству до конца марта все российские компании должны подать в налоговые органы

отчеты о своей финансовой деятельности за предыдущий год.

- В связи с тем, что условия конкурса довольно жесткие к финансовому состоянию организации-участника, не получается ли так, что в финал выходят одни и те же компании?

- По опыту прошедших конкурсов можно сказать, что это, как правило, разные фирмы. Но есть и такие, которые завоевывают диплом **“Лучший экспортер России”** в третий раз. И это лучший показатель стабильности компании и стремления к развитию экспедиторского бизнеса. Не каждый может сегодня в условиях постоянно меняющегося отечественного законодательства и цен окончить год без долгов перед государством.

Конечно, обидно будет, если компания, получившая диплом, на следующий год уйдет с рынка. Это можно отнести и к нашей недоработке. Значит, мы выбрали нестабильную фирму.

- На Ваш взгляд, в конкурсе на лучшего российского экспортера 2001 года будут участвовать дипломанты 2000 года?

- Ассоциация значительно расширилась и сегодня есть все предпосылки к обновлению состава участников проводимого Минэкономики России конкурса. Предсказывать не буду. Сильнейшего определит рынок.

ПОРЯДОК ПРЕДСТАВЛЕНИЯ, РАССМОТРЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ И НАГРАЖДЕНИЯ

1. Организация-претендент не позднее марта года, следующего за отчетным календарным годом, должна представить заявление с приложением сопроводительного письма министерства, ведомства и отраслевого Союза производителей и экспортеров, членом которого она является. Если участник внешнеторговой деятельности не входит в состав отраслевого Союза, то заявление подается при сопроводительном письме уполномоченного Минэкономразвития России по соответствующему региону. К заявлению прилагаются копии баланса и отчета о результатах финансовой деятельности за предыдущий год, заверен-

ные аудиторской фирмой и органами налоговой инспекции данного региона, справка банка, подтверждающая платежеспособность претендента, выполнение им требований по своевременной продаже установленного размера валютной выручки.

Кроме того, к заявлению экспортера, не состоящего членом отраслевого Союза, должны быть приложены копии учредительных документов организации, заверенные ее руководителем, а также регистрационного свидетельства, выданного компетентным органом.

2. Документы, представленные организацией-претендентом, рассматриваются в Минэкономразвития России с участием отраслевых объединений и ассоциаций производителей и экспортеров. По результатам экспертизы руководством министерства ут-

верждается перечень лучших экспортеров по отраслям.

3. Лучшие экспортеры, претендующие на право получения Почетного диплома, определяются в количестве до 5 организаций от отрасли в соответствии с порядком, установленным пп. 1 и 2 настоящего Положения.

4. Почетный диплом лучшего российского экспортера представляет собой прямоугольный лист плотной бумаги с изображением государственной символики Российской Федерации, содержащий заверенный гербовой печатью идентичный типографский текст на русском и английском языках.

В Дипломе указывается наименование дипломанта и его вклад в развитие отечественной экспортной деятельности.



ЛУКОЙЛ-ЧЕРНОМОРЬЕ LUKOIL-CHERNOMORYE

транспортно-экспедиционное
обслуживание грузов

услуги
таможенного брокера

агентирование
морских и речных судов

Россия, Краснодарский край, 353900, Новороссийск,
Набережная адм. Серебрякова, д.23
Тел. + 7(8617) 605001, + 7(095) 937-0137 (SAT)
Факс + 7(8617) 605009
Телекс 279103 LUKCH RU
E-mail lukch1@lukch.ru

СЕКРЕТ УСПЕХА —

в каждодневном самосовершенствовании

Высокая оценка деятельности ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье" дана Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации: компания стала лауреатом организованного министерством конкурса и награждена Почетным дипломом "Лучшего российского экспортера" 2000 года.

"ЛУКОЙЛ-Черноморье" создано по инициативе российской нефтяной компании "ЛУКОЙЛ" в апреле 1994 года в г.Новороссийске.

До определенного времени НК "ЛУКОЙЛ" пользовалась услугами коммерческих фирм, но с увеличением объемов грузопотоков появилась необходимость в своей собственной. И уже через полгода, 7 сентября 1994 г., "ЛУКОЙЛ-Черноморье" самостоятельно отправило свой первый танкер "STAR HERO". В течение последующих лет "ЛУКОЙЛ-Черноморье" строилось как самостоятельное технологическое звено, которое могло бы взять на себя транспортно-экспедиторское обслуживание всех грузопотоков крупнейшей российской нефтяной компании.

Сегодня ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье" - один из лидеров российских экспедиторских компаний, оказывает весь комплекс услуг по транспортно-экспедиторскому обслуживанию, таможенному оформлению различных экспортно-импортных грузов, агентированию судов.

Компания располагает мощной материально-технической базой: новейшими электронными системами связи и компьютерными технологиями, необходимыми техническими инфраструктурными подразделениями, собственной диспетчерской службой.

Гибкая результативная структура создана благодаря грамотному социальному управлению, умению распоряжаться информацией и благодаря коллективу высококвалифицированных специалистов, готовому использовать весь арсенал управленческих идей для обеспечения конкурентоспособности компании в долгосрочной перспективе.

Все это способствует постоянному росту объемов экспедируемых грузов:

· 1995 г.	- 4,274 млн.т
· 1997 г.	- 8,445 млн.т
· 1998 г.	-12,600 млн.т
· 2001 г. (I полугодие)	- 7,186 млн.т

7 лет успешной работы принесли ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье" репута-



Диплом Генеральному директору ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье" Константину КОВЛАКАСУ вручает Заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации Максим МЕДВЕДКОВ

цию надежного партнера, что подтверждается стабильным сотрудничеством с НК "ЛУКОЙЛ", эксклюзивным правом на обслуживание межгосударственного транзита азербайджанской нефти (с декабря 1997 года), транспортируемой Азербайджанской Международной Операционной Компанией и Государственной Нефтяной Компанией Азербайджанской Республики по территории Российской Федерации и т.д.

Не останавливаясь на достигнутом, ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье" расширяет границы предоставления своих услуг: в декабре 2000 года создан филиал в Тупапсе, в 2001 году — в Астрахани.

Совсем недавно, в августе 2001 года, "ЛУКОЙЛ-Черноморье" преодо-

лело еще один важный рубеж реально-го лидерства в России — первым среди транспортно-экспедиторских и агентских компаний внедрило в свою деятельность международный стандарт качества ИСО 9001 версии 2000 года, тем самым на деле доказав: там, где создана атмосфера постоянного улучшения работы, выявления и устранения всех несоответствий, то есть, где действует система качества, появляется реальная возможность не только сохранения достигнутого уровня, но и дальнейшего развития. Для ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье" это - увеличение объема работ, номенклатуры грузов, совершенствование уровня предоставляемых услуг, расширение сети филиалов.

По мнению руководства ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье", конкурс Минэкономразвития и торговли Российской Федерации на звание лучшего российского экспортера привносит в деятельность компаний-участников здоровый дух соревнования, способствует созданию положительной репутации компаний на рынке внешнеторговых операций. Но на дворе уже XXI век, жизнь не стоит на месте и положение о дипломе лучшего экспортера, утвержденное еще в 1996 году, требует ряда изменений: имеет смысл откорректировать существующее название диплома, определить несколько номинаций, ведь в проведении внешнеторговых операций принимают участие не только предприятия-производители и поставщики экспортной продукции, но и предприятия, предоставляющие экспортные услуги. Кроме того, необходимо провести определенную работу по повышению статуса данного диплома, включению его в шкалу признанных международных наград.

Пример ЗАО "ЛУКОЙЛ-Черноморье" лишний раз подтверждает - успех компании напрямую зависит от постоянной работы по повышению уровня качества и надежности компании, от постоянного, каждодневного самосовершенствования.

EWT ЭкспоВестТранс

– лидер отечественных выставочных экспедиторов в РФ и за рубежом

Генеральный экспедитор ЗАО «Экспоцентр»,
международного авиакосмического салона «МАКС»



- ИНФОРМАЦИОННОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ
- ПРИЕМ–ОТГРУЗКА ГРУЗОВ



- УСЛУГИ ТАМОЖЕННОГО БРОКЕРА
- ПЕРЕМЕЩЕНИЕ И ДОСТАВКА ГРУЗОВ



ЛУЧШИЙ ЭКСПОРТЕР РОССИИ 1998, 1999 и 2000 гг.



- МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ФРАХТ



- ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- УСЛУГИ ПО ХРАНЕНИЮ (склады СВХ и ТС)



Гибкая система тарифов, отлаженная технологическая база

«ЭКСПОВЕСТТРАНС»

МОСКВА, 123100,
1-й Красногвардейский проезд,
д.12

Тел.: (095) 205-6650, 256-7323
Факс: (095) 253-9584
E-mail: ewt@ewt.ru
Телекс: 485039 EWT RU





Девятнадцать лет назад транспортный отдел Управления международных и иностранных выставок в СССР был переименован в фирму "Трансэкспо" ВО "Экспоцентр". Так началась современная история "ЭкспоВесТранса" — компании, которая является сегодня генеральным экспедитором "Экспоцентра" и обслуживает не только внутрисоюзские выставочные мероприятия, но и около 15 выставок в странах Европы, Южной Америки, Азии, Ближнего и Дальнего Востока. Среди заказчиков — российские предприятия военно-промышленного и авиационно-космического комплексов.

О том, как все начиналось, рассказывает старейший работник компании, один из зачинателей транспортно-экспедиторского выставочного дела, помощник директора департамента выставочных грузов ЗАО "ЭкспоВесТранс" Герман Макаренко.

В августе 1946 года в Москве прошла промышленная выставка Финляндии, организованная Обществом "Финляндия — СССР". Так начался отчет иностранным выставкам, организуемым в стране в послевоенный период. В то время еще не было организации, которая бы проводила выставки, но развитие экономических и торговых связей с зарубежными странами уже предопределяло дальнейшее развитие и расширение выставочной деятельности.

В 1959 году в системе Всесоюзной торговой палаты появилось новое подразделение — отдел иностранных выставок, возглавляемый К. Смольяновым (заместители Е. Яковлев и К. Леонтьев). В том же году были проведены промышленные выставки Польши и Австрии, национальные выставки ГДР и США — всего 24 выставочных мероприятия.

В 1960 году прошло уже 33 выставки, среди них — две национальные выставки Чехословакии в Москве и Киеве, промышленные выставки Японии и Финляндии и 28 выставок отдельных иностранных фирм.

В следующем, 1961 году в СССР прошло 34 выставочных мероприятия, в т.ч. национальная выставка Франции и торгово-промышленная выставка Англии. В 1962 году количество выставок возросло до 36, через год их прошло до 37, в 1964 году — 50, в т.ч. первая крупная международная отраслевая выставка строительных и дорожных машин и средств механизации строительно-монтажных работ — "Стройдормаш-64". Выставка проводилась на территории стадиона в Лужниках. В ней приняло участие 377 экспонентов из 19 стран.

— И кто же занимался вопросами транспортировки и экспедирования выставочных грузов?

— С 1959 по 1963 г. выставочные мероприятия проводились уполномоченными представителями Всесоюзной торговой палаты с привлечением специалистов по транспорту из различных министерств и организаций, в т.ч. транспортных.

В 1964 году при отделе иностранных выставок Всесоюзной торговой палаты была создана постоянная Дирекция международных и иностранных выставок, генеральным директором был назначен А. Павленко, первым начальником транспортного отдела — А. Федоров. В составе отдела тогда числилось 3 человека постоянного штата и 7 человек временного.

В 1965 г. в отделе постоянно работало 5 человек, через год — восемь, в 1967 г. — десять, в 1968 г. пришло еще двое, в 1969 году в штате работало 14 сотрудников. Всего за это время грузооборот составил 121 тыс. тонн грузов, обслужив 587 выставочных мероприятий.

Количество выставок увеличивалось с каждым годом. Например, в 1965 г. их было проведено уже 55 и среди них — самая крупная по тем временам международная выставка "Химия-65" в Сокольниках.

Это первая выставка, в обслуживании которой я принял участие в качестве старше-

К слову сказать, раньше мы каждое выставочное мероприятие воспринимали как настоящий праздник, открытию радовались словно дети. И очень многому учились. Разбираться во всем приходилось с нуля: изучали таможенные правила, товаросопроводительные документы, тарифы, габариты ж/д вагонов, контейнеров, грузовых автомобилей и локов самолетов.

Кстати, раньше до 80% выставочных грузов перевозилось по железной дороге, сегодня преобладают автомобильные и авиационные, а также смешанные перевозки.

У каждого транспорта, как известно, своя специфика, свои тарифы и требования к перевозкам. Всему приходилось учиться "на ходу", организовывать семинары с привлечением специалистов из МПС, Минморфлота, Министерства гражданской авиации, Минавтотранса, "Союзвнештранса", Таможенного управления, "Ингосстраха" и других организаций.

НАЧИНАЛИ С НУЛЯ И СЛЮБОВЬЮ



Герман МАКАРЕНКО,
помощник директора департамента
выставочных грузов ЗАО "ЭкспоВесТранс"

Окончил экономический факультет Московского института инженеров транспорта. Работал во Всесоюзном научно-исследовательском институте ЦАГИ, в Промтрансниипроекте.

Транспортно-экспедиторским обслуживанием выставок занимается с 1965 года, с 1970 по 1981 год — начальник транспортного отдела Управления международных и иностранных выставок в СССР Всесоюзной Торгово-промышленной палаты, с 1982 по 1985 год — директор фирмы "Трансэкспо" ВО "Экспоцентр", в настоящее время — помощник директора департамента выставочных грузов ЗАО "ЭкспоВесТранс" ("ЭВТ").

В 1985 году награжден медалью "Ветеран труда", в 2001 году — Почетной грамотой Минтранса РФ за заслуги в развитии транспортного комплекса России, многолетнюю добросовестную работу и в связи с 10-летием со дня образования РАМЭ (сегодня Ассоциация экспедиторов России — АЭР).

го инженера транспортного отдела Управления международных и иностранных выставок в СССР Всесоюзной Торгово-промышленной палаты. Кстати, даже на сегодняшний день это самая большая выставка по транспортно-экспедиторскому обслуживанию, ведь кроме зарубежных выставочных экспонатов туда доставлялись строительные материалы и техника для сооружения временных павильонов.

Работалось очень интересно, по тем временам выставка "Химия-65" была грандиознейшим событием. Мне приятно, что именно с нее началась моя трудовая биография в выставочном деле — все остальные 36 лет пролетели на одном дыхании. Думаю, я оказался на своем месте. По крайней мере, работаю с душой и в радость.

Постепенно начали передавать опыт своим коллегам в регионах, по сути готовя специалистов выставочного дела "на местах": практически во всех столицах союзных республик, где были отделения Торгово-промышленной палаты СССР, в крупных промышленных центрах.

В начале 70-80-х годов в среднем проводилось от 150 до 250 выставок в разных местах: Сокольниках, ВДНХ, Политехническом музее, Институте им. Байкова, МГУ, Стадионе юных пионеров, Доме НТП на ул. Кирова, во Дворце спорта в Лужниках, парке культуры им. Горького, парке культуры "Измайлово", Дворце спорта "Крылья Советов", крупных гостиницах. Половина выставок проходила в столицах союзных республик и дру-

гих городах СССР, куда выезжали в командировки наши сотрудники.

Выезжали и за границу — перенимали опыт организации зарубежных выставок. Сравнивали сервис, следили за тем, чтобы наши тарифы и транспортные условия для экспонентов и представителей иностранных фирм соответствовали мировым стандартам. Для этого буквально по крупицам собирали необходимую информацию, связывались с торгпредствами, держали связь с отделом советских выставок за рубежом при ТПП СССР.

Без сомнения, выставкам тогда отводилась большая роль: они способствовали развитию экономических и торговых связей с зарубежными странами и, действительно, воспринимались очень не обидно. Однако их количество росло. Требовалось создание солидной транспортной базы и увеличение штата транспортного отдела.

— Наверняка, за годы Вашей работы были какие-то интересные и запоминающиеся случаи?

— Конечно. Например, в павильоне №4 в Сокольниках формировалась японская экспозиция площадью 5500 кв. м на выставке “Одежда-67”, которую доставлял теплоход “Иваки-мару” из Иокогамы в Одессу: примерно 1000 мест, около 1000 тонн. Экспонаты — ткацкие станки и оборудование для текстильной промышленности, а также готовая продукция. Теплоход должен был прибыть в порт Одесса в начале августа, пройти обработку в морском порту, осуществить перегрузку на железнодорожный подвижной состав и доставить груз в Москву к началу монтажных работ. Но при подходе “Иваки-мару” к Суэцкому каналу случилось непредвиденное: началась война на Ближнем Востоке, Суэцкий канал был закрыт и теплоходу пришлось продолжать свой путь вокруг Африки через Гибралтарский пролив, Средиземное и Черное моря. Теплоход прибыл бы в Одессу на 20 суток позднее. Стало ясно, что экспонаты не попадут на выставку к 5 сентября, а на открытие международной выставки “Одежда-67” ожидалось прибытие Правительства во главе с А.Косыгиным. Тогда генеральный директор международной выставки А. Павленко совместно с Министерством морского флота, Министерством путей сообщения, Главным таможенным управлением и другими организациями приняли решение вести теплоход без остановок и заходов в порты, а дозаправлять на ходу топливом и водой с танкеров. Теплоход вошел в Одесский порт 28 августа. Меня и сотрудника отдела направили в Одессу организовать вместе с местными службами обработку судна и срочную доставку грузов.

Другой запомнившийся случай: на одной из юбилейных выставок Польши демонстрировался уникальный экспонат — яхта “Полонез”, совершившая кругосветное путешествие. Эта яхта была доставлена на теплоходе “Волго-Балт” из Гданьска по Беломорско-Балтийскому каналу в Москву в Северный речной порт, откуда этот негабаритный экспонат в сопровождении ГАИ на трейлере был доставлен на ВДНХ.

Чего только не приходилось доставлять нашим транспортникам: 5 спортивных самолетов были отправлены из Варшавы в Москву на Тушинский аэродром, им демонтировали крылья и на прицепе к тягачам в сопровождении ГАИ доставили на выставку; нефтяные вышки — для национальных выставок “Румыния-67, 77, 87”; 60-тонные и 100-тонные прессы — на выставку “Металлообработка-71”; аттракционы — в парк им. Горького; для американской выставки по межправительственному соглашению “Научные исследования в США” был доставлен уникальный экспонат: корабль “Аполлон” в натуральную величину.

— В 1982 году транспортный отдел Управления международных и иностранных выставок в СССР, начальником которого Вы работали с 1970 года, преобразован в фирму “Трансэкспо” ВО “Экспоцентр”. Вы возглавляли эту фирму в течение четырех лет. Что было характерно для этого периода?

— Давайте вновь обратимся к статистике: если в период с 1964 по 1969 г. было проведено 433 выставки, то за 1970-1985 гг. — уже 2806. В год образования “Трансэкспо” прошло 189 выставочных мероприятий и перевезено



23 тыс. тонн грузов, за последующие 3 года мы обслужили 496 выставок, перевезя 85 тыс. тонн различных экспонатов.

— А как Вам работаете в “ЭкспоВесТрансе”?

— Естественно, и раньше, при транспортном отделе, осуществлялся ввоз-вывоз выставочных грузов всеми видами транспорта, а все иностранные фирмы-экспоненты были обеспечены транспортно-экспедиционным обслуживанием. По их заказам выделялись рабочие-такелажники, грузоподъемные механизмы, автомашины, которыми нас снабжали субподрядчики — в основном мы работали на договорной основе с “Главмосавтотрансом”. Сегодня, после образования “ЭкспоВесТранса”, у фирмы появилась своя техника и необходимые специалисты.

Кстати, то, о чем мне когда-то приходилось писать в служебных записках о развитии транспортно-экспедиционного выставочного дела, осуществилось. Сегодня мы имеем свою материально-техническую базу, свою погрузо-разгрузочную технику, такелажников, грузоподъемные машины, автотранспорт. В результате этого можем самостоятельно строить график работ, вносить в него коррективы и т.д.

Сегодня в компании работает очень профессиональный кадровый состав менеджеров, разработаны и внедрены в жизнь оптимальные технологии и программы, развито совершенно новое направление — перевозка генеральных грузов всеми видами транспорта и их обработка.

Единственное, чего можно пожелать — побольше выставок. Возможности “ЭкспоВесТранса” позволяют обслужить куда больше выставочных мероприятий. Последние три года количество выставок, проводимых “Экспоцентром”, колеблется от 60 до 65 в год. Согласно плану, который вернется на 2002 год, их будет приблизительно на 10 больше: вместо “Автосалона” этого года пройдет “Моторшоу-2002”, состоятся международные выставки “Консумэкспо” и “Связьэкспоком”, “Обувь”, “Мелтехника”, “Оптика”, “Продэкспо” и многие другие.

Фирма “ЭкспоВесТранс” — генеральный экспедитор всех выставок, проводимых “Экспоцентром”. Уже более 10 лет она успешно оправдывает свой статус, став жизнеспособной многогранной транспортно-экспедиционной организацией. Сегодня она известна в деловых кругах, безусловно, как лидирующая на выставочном рынке СНГ.

Наша фирма выдвинулась в лидеры в сфере экспедиторской обработки грузов на зарубежных выставках: ежегодно “ЭВТ” обслуживает около 15 различных мероприятий (в т.ч. автосалон) в странах Европы, Южной Америки, Азии, Ближнего и Дальнего Востока, проводимых крупнейшими российскими структурами военно-промышленного и авиационно-космического комплексов, а также внешнеторговых организаций.

“ЭкспоВесТранс” является членом многих международных профессиональных организаций: Международной федерации ассоциаций экспедиторов фирм (FIATA),

Международной ассоциации выставочных экспедиторов (CIELA), Ассоциации международных автоперевозчиков (АСМАП), Ассоциации международных экспедиторов РФ (АЭР), “Группы СВТ”, Национальной ассоциации таможенных брокеров (НАТБ), Московской ассоциации коммерческих складов (МАКС).

— Все это, безусловно, говорит об авторитете вашей компании, конечно же, о важности дела, которому Вы посвятили 36 лет своей трудовой деятельности.

— То, чем мы начали заниматься почти 40 лет назад, без всякого сомнения, имеет и будет иметь продолжение. Возможность “ЭкспоВесТранса” далеко не исчерпаны, сегодня здесь “у руля” энергичные и профессиональные руководители, а также любящие свое дело специалисты. И я очень рад, что весь мой опыт идет на пользу нашей компании и такого непростого дела, как транспортно-экспедиционное обслуживание выставок. Дела, которым мне посчастливилось заниматься практически с нуля... и с большой любовью.



БЕЗ ЭКСПЕДИТОРА ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ НЕ ОБОЙТИСЬ

Татьяна КОНКО,
генеральный директор ООО ТЭФ
"Владивостоквнештранс"



Наше участие в конкурсе на лучшего экспортера года говорит о том, что наша услуга востребована, что роль профессии экспедитора сегодня возрастает. Это не может не радовать, поскольку долгое время считалось, что экспедитор - это посредник.

Однако сегодня наша работа признана необходимой и грузовладельцами, и предприятиями транспортного комплекса, и Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации. Т.е. сегодня без этого равноправного партнерского звена во внешней торговле не обойтись. В то же время наша работа напрямую зависит от экспортного потенциала отечественных предприятий.

По сравнению с крупнейшими гру-

зовладельцами, которые сегодня являются победителями конкурса, наша отрасль выглядит пока довольно скромно и говорить сегодня о ее проблемах, может, и не стоит. Но проблем, к сожалению, много. Нам продекларировано, что мы относимся к экспортерам услуг. Однако доказать это довольно сложно, и в первую очередь - нашим налоговым органам. Положение в отрасли не позволяет сегодня нам, как экспедитору, четко прокотировать грузовладельцу ставку на перевозку груза, поскольку транспортная составляющая в контракте еще очень велика и счет идет до каждого доллара. Но дело даже не в

том, что мы не можем прокотировать эту ставку. Мы не можем ее гарантировать ввиду отсутствия четкой тарифной политики всех участников транспортного процесса. Вот над этим нам всем сегодня и предстоит работать.

Приятно видеть, что сегодня в России перестраивается структура экспорта, увеличивается экспорт готовой продукции. Это указывает на подъем экономики страны, а вместе с ней, надеюсь, поднимется и экспедиторская отрасль.

(Из выступления на церемонии вручения диплома «Лучший экспортер России» 2000 года)



Организацию перевозки опасных грузов, без ложной скромности, можно иногда назвать "искусством делать невозможное" и не каждая экспедиторская фирма, даже обладающая богатым профессиональным опытом, может предоставить клиенту вышеупомянутый сервис.

Это особенно характерно, когда речь идет о перевозке опасных грузов IMO – класса 1.4. (взрывчатые вещества и пиротехника) по маршруту Юг Китая - Центральный район России транзитом через порты Финляндии.

чайшие сроки подписала прямое соглашение об обработке контейнеров с администрацией портов Шанхай и Гонконг. Используя свои личные контакты, директор компании "HEBEITRANS" получил от крупнейшей судоходной/экспедиторской компании Китая "SINOTRANS" подтверждение о готовности принять к перевозке опасный груз в контейнерах.

Стоит попутно заметить, что рекомендации местного отправителя - достаточно надежный способ избежать многих специфических проблем экспедирования нестандартных грузов в стране отгрузки.

Во-вторых, наш генеральный агент в Финляндии - компания "OY SAIMAA LINES

ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ - подтверждение профессионализма экспедиторов

Для реализации данного проекта перед экспедитором стоят несколько достаточно сложных задач, которые ему предстоит решить в кратчайшие сроки:

- Администрации большинства портов Китая отказываются принимать грузы класса опасности 1.4 к обработке. Слишком еще свежи "впечатления", связанные со взрывом фейерверков в порту Гуанчжоу несколько лет назад.

- Крупные судоходные компании, осуществляющие регулярный сервис на порты Европы, такие как P&O NEDLLOYD, MAERSK, CMA&CGM, APL, не принимают к перевозке вышеупомянутые грузы.

- Администрация любого финского порта свое окончательное решение о готовности принять груз может подтвердить только после проведения под эгидой Минтранса Финляндии совместного совещания с участием следующих сторон:
 - ♦ стивидорной компании STEVECO OY
 - ♦ финского агента российского экспедитора
 - ♦ судоходной компании-перевозчика

- Серия взрывов пиротехнических средств и фейерверков, имевших место летом 2000 года в странах Центральной Европы и приведших не только к многочисленным разрушениям, но и человеческим жертвам, принципиально ставила под сомнение осуществление вышеупомянутой перевозки.

Из приведенного анализа проблем, возникающих уже на стадии планирования перевозки, еще раз вытекает вывод, что не любой экспедитор возьмется осуществить данную перевозку, учитывая то обстоятельство, что экспедиторская комиссия ненамного превышает "обычную", а вероятность потери "лица фирмы" возрастает многократно.

Тем не менее, "сама по себе невозможность" организовать данную перевозку не



является непреодолимым препятствием для "думающего и гибкого экспедитора". К тому же, как показывает практика, более опасны и неожиданны проблемы, которые не "присчитываются" и, как правило, являются продуктом субъективных обстоятельств или человеческого фактора.

Взяв на вооружение эти постулаты, компания "Форинтранс" приступила к реализации проекта.

Во-первых, по рекомендации отправителя нами была выбрана китайская компания-экспедитор "HEBEITRANS", которая в крат-

LOGISTICS" организовала совместную встречу стивидорной компании "STEVECO OY" и представителя судоходной компании "SINOTRANS". Итогом этой встречи явились следующие решения:

- Компания "STEVECO OY" подтверждает прием контейнеров в порту Котка и его обработку по прямому варианту "борт фидера - автотранспорт". Хранение контейнеров в порту исключено.

- Компания "SINOTRANS" гарантирует, что партии контейнеров, прибывающие в транзитный порт Гамбург, будут разбивать-



ся и отгружаться в финский порт лотами не более 5 контейнеров на каждом морском фидере.

- Компания «ФОРИНТРАНС» является общим координатором действий как по формированию партий контейнеров, прибывающих в порт Котка, так и по согласованию графика подачи автотранспорта под загрузку.

В-третьих, наш постоянный партнер по автоперевозкам из Финляндии - компания «ТРАНСЭК-К»/С.-Петербург подготовила 10 специальных автопоездов с водителями, прошедшими обучение на курсах при региональном отделении АСМАП.

- Компания «ФОРИНТРАНС» через Минтранс РФ оформила все необходимые разрешения, аварийные карточки на перевозку грузов класса I и согласовала вопросы перевозки с транспортными инспекциями Финляндии и России.

Мы упоминали ранее, что проблемы «рабочего характера» могут возникать уже в процессе исполнения логистической схемы и не последнюю роль в их возникновении играют различия в психологии мышления и менталитете трех весьма «своеобразных» участников перевозки (Китай, Финляндия, Россия).

Похоже, что максимальная загрузка контейнера с превышением всех допустимых норм и ограничений по весу является любимым «хобби» китайских отправителей. В нашем случае отправителем был «взят рекордный вес» - более 30 тонн, включая вес контейнера.

Это вызвало необходимость получать дополнительные разрешения транспортных инспекций РФ и Финляндии, а учитывая то обстоятельство, что на это необходимо минимум 15 дней, мы испытали острый «шейтот».

В то же время мы в очередной раз столкнулись с особенностями финского экс-

педирования, которые продиктованы, по всей видимости, их географическим положением, как последней транзитной страны, и близостью к России. Проблемы там возникают так же неожиданно, как приход зимы для работников коммунального хозяйства. Хотелось бы проиллюстрировать это одним из ярких примеров.

Когда до прибытия фидера в порт Котка с первой партией контейнеров на борту оставалось буквально 3 часа и автопоезда уже находились в порту, выяснилось, что для перевозки груза по территории Финляндии водители автотранспорта дополнительно должны иметь специальные карточки безопасности, утвержденные некой организацией **SEFIC**, известной узкому кругу специалистов в области химической промышленности.

Самым «приятным» в этой ситуации оказалось то, что ни сами финские власти, ни автоперевозчик понятия не имели, как выглядят эти карточки и кто уполномочен их выдавать. Прямые обращения в Минтранс Финляндии и АСМАП ситуации не прояснили.

Наши сотрудники не относились к числу экспертов-химиков, но, используя возможности новых информационных технологий, таких как Интернет, мы выяснили координаты штаб-квартиры **SEFIC** и уже через нее получили телефон представительства в Хельсинки.

Только благодаря этому нестандартному решению, мы смогли в течение 2 часов получить факсовые копии карточек безопасности и избежать простоя фидера (по условиям перевозки запрещается разгружать фидер, пока не будут сняты с борта судна контейнеры с опасным грузом). Понятно, что все расходы по простоя фидера были бы «справедливо» отнесены на счет российско-го экспедитора.

Несмотря на вышеперечисленные и некоторые другие проблемы, общий ход перевозки всей партии груза из 46 контейнеров на практике подтвердил правильность выбранной транспортной схемы и ее надежность. Экспедитор полностью выполнил свои обязательства перед заказчиком как по срокам, так и по вопросам сохранности доставки груза, а также избежал каких-либо дополнительных расходов, тем самым обеспечив полное соблюдение условий финансовой и транспортной части внешнеторгового контракта покупателя.

Дополнительным подтверждением вышеупомянутого является тот факт, что заказчик уже направил в наш адрес заявку на перевозку 80 контейнеров в новом сезоне.

В заключение нельзя не подчеркнуть, что успешное решение поставленной задачи во многом определил 5-летний опыт сотрудников нашей компании по организации перевозок опасных грузов, включая ИМО-класса I.4.G.

В то же время повседневная деятельность и успешная реализация любого бизнес-проекта экспедитора напрямую зависят от его возможности и способности использовать средства коммуникации. Выбор надежных партнеров в этой области бизнеса не менее важен, чем выбор участников перевозки.

В этой связи, пользуясь случаем, выражаем благодарность компаниям **COMBELLGA** и **DHL**, без содействия которых все вышеперечисленное вряд ли бы было осуществимо.

Татьяна БАБУШКИНА,

начальник отдела международных перевозок ООО «ФОРИНТРАНС»

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ АВТОВАЗА В 2001 г. ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ В РАЗМЕРЕ 10 МЛРД. РУБЛЕЙ

Чистая прибыль АО «АвтоВАЗ» по итогам 2001 года предполагается в размере 10 млрд. рублей против чистого убытка в размере около 3 млрд. рублей в 2000 году, сообщил генеральный директор АО Алексей Николаев.

Он отметил, что по итогам 7 месяцев этого года завод произвел 440 тыс. автомобилей против 405 тыс. автомобилей за аналогичный период прошлого года. При этом за 7 месяцев этого года было выпущено 129 тыс. автомобилей «десятого» семейства, что на 45% превышает аналогичный уровень прошлого года.

Доход, полученный заводом за 7 месяцев, составил 48 млрд. рублей. За семь месяцев было экспортировано 47 тыс. автомобилей, также сообщил А. Николаев.

Говоря о финансовом состоянии завода, он добавил, что автозавод в настоящий момент выплачивает все налоги во все бюджеты и за семь месяцев, уточнил он, заводом выплачено около 17 млрд. рублей в федеральный, региональные бюджеты и НДС.

А. Николаев сообщил также о том, что сейчас закончена подготовка модели ВАЗ-2123 (новая «Нива»), для производства этой модели подготовлено оборудование, и это оборудование, а также вся техническая документация переданы ЗАО «ГМ-АвтоВАЗ». ЗАО «ГМ-АвтоВАЗ» намерено начать производство модели новой «Нивы» в сентябре 2002 года.

Отвечая на вопросы журналистов, А. Николаев сообщил, что в настоящий момент Правительство РФ еще не приняло решение о передаче автозаводу контрольного пакета акций в размере 51% плюс одна акция, который был передан правительству в качестве обеспечения платежей по задолженностям автозавода.

Он отметил также, что в проекте постановления правительства говорится о том, что пакет акций будет передан автозаводу и впоследствии уничтожен, а выплату долгов предполагается продолжить с 2008 года.

А. Николаев добавил, что если правительство одобрит этот документ, то Авто-

ВАЗ осуществит дополнительную эмиссию акций с целью привлечения инвестиций в налаживание производства автомобиля семейства «Калина», на что необходимо порядка \$850 млн. При этом АвтоВАЗ может инвестировать в создание производства «Калины» \$350 млн., а \$500 млн. необходимо привлечь в виде сторонних инвестиций.

АО «АвтоВАЗ» в 2002 году намерено произвести порядка 753 тыс. автомобилей против 750 тыс. автомобилей, запланированных к производству в этом году.

Как заявил А. Николаев, на экспорт в 2002 году будет отправлено 110 тыс. автомобилей.

Он заметил, что модели, предназначенные к производству, будут теми же, что и в этом году. Однако основной упор будет делаться на «десятки». В настоящий момент, добавил А. Николаев, производство автомобилей этого семейства вышло на проектную мощность — 220 тыс. автомобилей в год.



Станислав СМИРНОВ,
президент Торгово-промышленной
палаты Российской Федерации,
член-корреспондент РАН,
доктор экономических наук,
профессор

*На рубеже веков в мире громко за-
вили о себе процессы, обобщенно имену-
емые глобализацией. Специалисты под-
метили растущую экономическую взаи-
мозависимость государств вследствие
неуклонного расширения товарных пото-
ков в мировой торговле, увеличения опе-
раций в сфере услуг, динамичного разра-
стания финансовых рынков, ускоряю-
щейся передачи и развития технологий.
Стимулирующее влияние на расширение
и углубление этих процессов оказало раз-
витие информационных и коммуникаци-
онных систем в последние десятилетия.
Налицо дальнейшая интернационализа-
ция хозяйственной жизни, все более ак-
тивная интеграция национальных эко-
номик в мирохозяйственные связи, в
мировую экономику. Мировое экономи-
ческое сообщество превращается в бо-
лее или менее целостную экономическую
систему, одной из функций которой яв-
ляется уяснение, а затем выработка
"правил игры" для государств.*

Вместе с тем этот процесс достаточ-
но сложен и противоречив и в основном
работает в пользу наиболее развитых го-
сударств мира. Феномен глобализации не
одномерен, он выходит за экономические
рамки развития и, несомненно, будет иг-
рать ведущую роль в международной жи-
зни XXI века.

Совершенно ясно, что и наша страна
не может развиваться вне рамок этого
процесса. От предпринимателей и их объе-
динений, как и от государства, в значи-
тельной степени зависит, как Россия впи-
шется в этот процесс, сумеем ли мы ис-
пользовать вызов глобализации в пользу
ускорения развития России, либо страна
окажется на периферии мировой цивили-
зации.

Структурная перестройка российско-
го хозяйства идет чрезвычайно медленно
и сопряжена с огромными социальными
издержками. К настоящему моменту в
России сложилась экономика с неустой-
чивой структурой, в которой продолжа-
ется передел собственности. Система го-
сударственного регулирования еще не
сформировалась, а рыночный характер

хозяйства, не отвечающая ни потребнос-
тям самой российской экономики, ни
требованиям мирового рынка, низкий
уровень производительности труда, вы-
сокие энергозатраты на единицу продук-
ции.

Задача нашей страны в новом веке —
преодолеть деформации, сложившиеся в
ее внешне-экономических связях. России
предстоит найти свое место в глобальной
экономике, используя для этого сильные
стороны своего экономического, научно-
технического и интеллектуального потен-
циала.

Ключевую роль в решении этой дол-
говременной задачи призваны сыграть
отечественные предприниматели и их
объединения. На мировых рынках конку-
рируют, как известно, не столько стра-
ны, сколько конкретные фирмы и кор-
порации. Именно от деятельности отече-
ственного бизнеса в первую очередь бу-
дет зависеть успех или неудача техниче-
ского перевооружения промышленности,
освоения прогрессивных технологий, вне-
дрения современного опыта управления.
Точно так же и обновление внешнеэко-

ПРИСОЕДИНЕНИЕ РОССИИ К ВТО:

Позиция Торгово-промышленной палаты Российской Федерации

экономики отличается незрелостью. На-
лицо разрыв между относительно благо-
получным сырьевым экспортным секто-
ром и предприятиями, ориентированны-
ми на внутренний рынок.

Сопоставление динамики и структу-
ры отечественной внешней торговли то-
варами и услугами с данными по миро-
вой торговле и экспорту отдельных стран,
в том числе развивающихся, наглядно по-
казывает, что по своей структуре внеш-
неторговый оборот России с внешним
миром кардинальным образом отличает-
ся от международного экономического
обмена. В мировой торговле значительный
удельный вес приходится на готовую про-
дукцию и услуги, в которых воплощены
достижения научно-технического про-
гресса. В структуре российского экспорта
преобладают базовые товары и простей-
шие виды услуг, в импорте заметное ме-
сто занимают товары и услуги, связан-
ные с удовлетворением потребительско-
го спроса.

В основе неудовлетворительного по-
ложения, которое занимает Россия на ми-
ровом рынке, лежат устаревшая произ-
водственная база, отсталые технологии
производства, громоздкая структура хо-

номической специализации и укрепление
позиции России на внешних рынках в ко-
нечном счете будет связано со способно-
стью отечественных деловых кругов вы-
бирать оптимальную стратегию развития
своей фирмы, организовывать маркетинг,
тесное взаимодействие с клиентами, мо-
билизировать такие необходимые в усло-
виях конкуренции факторы, как капитал,
ресурсы, квалифицированный персонал,
информация и др. При этом, по мнению
ТПП РФ, правительству необходимо со-
гласовать с предпринимательством при-
оритеты будущей международной специ-
ализации российской экономики.

Одной из наиболее выраженных сто-
рон глобализации является образование
всемирной торговой системы, начало ко-
торой положили раунды многосторонних
торговых переговоров. Скромная, "в ми-
ровом масштабе", идея либерализации
внешней торговли посредством снижения
ставок таможенных пошлин и устране-
ния других барьеров послужила импуль-
сом для развертывания работ по реше-
нию целого комплекса проблем между-
народных экономических отношений сна-
чала в рамках Генерального соглашения
по тарифам и торговле (ГАТТ — 1947 г.),



а затем в рамках ряда достаточно продолжительных раундов многосторонних торговых переговоров. В результате этих переговоров в рамках ГАТТ в 1986-1994 гг., получивших название Уругвайского раунда, была создана Всемирная торговая организация (ВТО), базирующаяся на фундаменте нескольких десятков международных документов, где главную роль играют прежде всего ГАТТ, а также Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС) и Соглашение по торговым аспектам защиты прав интеллектуальной собственности (ТРИПС). Эти соглашения и целый ряд других договоренностей и решений, в том числе также оформленных в форме соглашений, образуют сложную правовую ткань всемирной торговой системы. В международной торговле, в ряде связанных с ней областей этими документами установлены определенные правила игры, и большинство стран мира соблюдают эти правила.

В ВТО сейчас входят 140 стран, в том числе некоторые союзные республики бывшего СССР — Киргизия, Грузия, Латвия, Эстония. Около 30 стран ведут переговоры о вступлении. После ожидаемого в настоящее время вступления в ВТО Китая Россия останется единственной крупной страной вне этой организации.

В настоящее время Правительство России ведет сложные, многоплановые и вместе с тем перспективные и важные для страны переговоры, в итоге которых должны укрепиться международные экономические позиции России, а законодательство страны, административные правила, техника и практика государственного регулирования всего комплекса внешнеэкономических связей будут выведены на современный мировой уровень.

С присоединением к ВТО Россия получает международно-правовую защиту в других государствах, гарантируемую принципами и нормами ВТО, включая такие важные положения, как режим наибольшего благоприятствования и национальный режим; защиту от возможного применения иностранными государствами дискриминационных внутренних налогов, акцизов, таможенных сборов, свободу транзита для своих товаров, согласно положениям ГАТТ о транзите; защиту от дискриминационного использования технических барьеров в торговле (технические и другие нормы и стандарты, правила сертификации и др.); определенную гарантию против дискриминационного использования других торгово-политических средств в отношении экспортных и импортных операций российских участников ВЭД и целый ряд других торгово-политических преимуществ, которые в конечном счете будут содействовать организованному вхождению экономики России в мировое хозяйство, развитию ее внешней торговли и защите интересов экспортеров и импортеров за рубежом. Основная задача России в та-

рифных переговорах в рамках присоединения ее к ВТО — получение условий членства в ВТО, которые исключали бы ущемление ее прав в сфере международной торговли, обеспечили бы реальное улучшение ее торгово-политического режима и, в конце концов, содействовали бы расширению доступа российских поставщиков на международные рынки товаров и услуг.

Нормализация условий торговли со странами-участницами ВТО, соответствующая новым принципам торговой политики, позволит России увеличить объем экспорта, “облагородить” его структуру, в частности, за счет вывоза наукоемких изделий, доля которых пока незначительна.

Вступление России в ВТО создаст условия для развития производственной кооперации и иных форм международного взаимодействия. Это, прежде всего, создание совместных предприятий, заключение соглашений о совместном проведении исследований, производстве и сбыте, обмене объектами интеллектуальной собственности и т.д. Развитие производственной кооперации с зарубежными фирмами позволит России уменьшить зависимость от неблагоприятных последствий кризисных явлений. Согласно правилам ВТО в течение переходного периода после вступления страны в эту организацию возможно применение ограничительных мер по защите экономики для смягчения негативных последствий. В то же время вступление в ВТО может способствовать увеличению объема импорта новейшей техники и технологии и притоку прямых иностранных инвестиций.

Следует отметить, что в согласии с условиями статьи XVI Соглашения об учреждении Всемирной торговой организации (пункт 4) член этой организации должен обеспечить соответствие его национальных законов, правил и административных процедур обязательствам по соглашениям ВТО.

Таким образом, ко времени присоединения России должны быть пересмотрены действующие и приняты новые законодательные акты, регулирующие взаимоотношения в сферах применения соглашений ВТО. В первую очередь это относится к Налоговому и Таможенному кодексам, законам о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, о мерах по защите экономических интересов России при осуществлении внешней торговли товарами, о банках и банковской деятельности, о валютном регулировании и валютном контроле. Кроме того, необходимо будет пересмотреть большое число международных договоров, заключенных Россией с различными государствами, на что может понадобиться достаточно длительное время. Вся эта работа, как мы полагаем, требует четкой координации между Правительством Российской Федерации и Государственной Думой Российской Федерации.

Часть этих актов должна быть изменена или принята вне зависимости от содержания переговорной позиции России и в первоочередном порядке. Эта часть касается безусловных (то есть практических не подлежащих обсуждению) обязательств — таких, например, как национальный режим при импорте товаров, условия принятия защитных мер или условия применения ограничений доступа на российский рынок услуг и пр.

Другая часть может быть принята или изменена с учетом результатов переговоров о выработке условий присоединения и тех обязательств, которые Россия примет на себя в рамках указанных переговоров. Эта часть может касаться, например, законодательства, регулирующего условия доступа на рынки в сфере услуг. Она может быть принята или пересмотрена на более позднем этапе, непосредственно перед присоединением или сразу после присоединения.

Обязательства членов ВТО содержатся в ключевых соглашениях и договоренностях, принятых в результате Уругвайского раунда.

Россия подала заявку на присоединение к ГАТТ в июне 1993 г., а с образованием ВТО — новую заявку, переданную в декабре 1994-го. В 1997 г. завершился первый, информационный этап переговоров о присоединении России к ВТО. Он заключался в ознакомлении стран-членов этой организации с системой внешнеэкономического регулирования России и другими сторонами ее хозяйственной системы, значимыми для ее торговых партнеров. В 1998 г. начался новый этап, в ходе которого Россия в двустороннем и многостороннем порядке согласовывает условия своего вхождения в эту организацию.

Одна из основных задач России в переговорном процессе по присоединению к ВТО связана с тем, чтобы перевести диалог и торгово-экономические отношения с членами этой организации на равноправную, стабильную и долгосрочную основу с устранением оставшихся с прежних времен дискриминационных подходов в отношении российского экспорта.

При этом наши партнеры на переговорах, как правило, стремятся добиться от России максимальных обязательств по открытию рынка и возможно более полному устранению ограничительных мер в отношении действующих на нем иностранных компаний.

Требования, предъявляемые к России, сводятся в основном к снижению или полной отмене пошлин на ряд товаров; к допуску иностранных компаний на рынок услуг и к конкурсам на проведение государственных закупок; откату государства от финансовой поддержки экспорта сельскохозяйственной продукции и соблюдению норм ВТО при дотировании аграрного комплекса; сокращению субсидирования отдельных отраслей; откату от экспортных пошлин; упрощению

норм и процедур, связанных с техническими барьерами в международной торговле.

Ситуация с выработкой и согласованием окончательных условий и сроков присоединения остается достаточно неопределенной. Анализ позиций стран-членов ВТО свидетельствует о том, что сохраняется опасность получения некоторыми из этих стран односторонних преимуществ в случае принятия Россией невыгодных для нее условий обретения членства в данной международной организации и в связи с этим нанесения серьезного ущерба ряду отраслей отечественной экономики и в целом экономической безопасности страны. Не решен целый ряд принципиальных вопросов по некоторым важнейшим направлениям переговоров, в частности вопрос признания за Россией статуса страны с рыночной экономикой, что оставляет возможность проведения антидемпинговых процедур в отношении российских производителей, а также вопрос предоставления России Соединенными Штатами Америки на постоянной основе режима наибольшего благоприятствования в торговле.

На переговорах по вопросам торговли сельскохозяйственными товарами от России пытаются добиться отказа от права использования специальных защитных мер (ссылаясь на то, что это распространяется только на те страны, которые участвовали в Уругвайском раунде и провели тарификацию) и от права использования тарифных квот. При этом не учитывается, что тарифы на сельскохозяйственные продукты к настоящему времени Россией уже значительно снижены. Так, уровень тарифной защиты при импорте сельхозпродукции согласно действующему в России таможенному режиму составляет около 15%, в то время как недавно присоединившиеся к ВТО страны, а также некоторые другие страны-члены этой организации имеют существенно больший уровень. В частности, в Польше он составляет 52%, в Венгрии — 22%, в Болгарии — около 40%.

Сложным моментом в переговорном процессе с государствами-членами ВТО становится требование к России присоединиться к некоторым так называемым "секторальным" инициативам, которые предусматривают установление "нулевых" импортных ставок либо их значительное сокращение по ряду товарных групп. При этом формально секторальные инициативы носят добровольный характер и не являются обязательными для всех стран-членов ВТО. По мнению ТПП РФ, при нынешней экономической ситуации в стране принятие этих инициатив неприемлемо. Оно привело бы к резкому притоку импортной продукции на российский рынок и негативно отразилось на работе ряда отраслей отечественной промышленности, пока еще не готовых к подобной конкуренции.

Мы также считаем, что в связи с необходимостью снижения таможенных тарифов, облегчения доступа на внутренний рынок России импортных товаров и услуг после ее вступления в ВТО Правительству Российской Федерации необходимо будет обеспечить дифференцированную, селективную поддержку отечественных производителей, выпускающих товары, которые определяют основные параметры экономической безопасности страны и устойчивость функционирования ее экономики. В первую очередь это относится к производству товаров и услуг, вошедших в утвержденный Российской Федерацией перечень акционерных обществ, имеющих стратегически важное значение для обеспечения национальной безопасности государства, в число которых включены предприятия авиационной промышленности, промышленности вооружений, судостроительной промышленности, электронной промышленности, пищевой промышленности, включая мукомольную и по производству спирта и ряд других. Отдельной жесткой защиты требует сельское хозяйство, особенно производство зерна, сахара, растительного масла, птицеводство.

С целью эффективного применения имеющейся законодательной базы для защиты отечественного производителя в соответствии с общепринятыми нормами и принципами международного права, на наш взгляд, целесообразно рассмотреть вопрос о создании специального федерального органа исполнительной власти по проведению расследований по вопросам выработки специальных антидемпинговых и компенсационных мер при ввозе товаров на таможенную территорию Российской Федерации.

Обмен услугами занимает важное и растущее место в международной торговле. Речь идет о нескольких десятках видов деятельности: транспорт, туризм, строительство, образование, медицина, финансовая деятельность и многое другое. Отличительная особенность международной торговли услугами — разнохарактерность, разнородность и многоплановость видов услуг; сложность найти унифицированный подход к регулированию их ввоза и вывоза. Это явилось одной из главных причин того, что вплоть до начала 90-х годов торговля услугами не охватывалась многосторонними соглашениями.

В области торговли услугами у России возникают проблемы, связанные с отсутствием части компонентов внешне-торгового режима, законодательства и нормативного регулирования в этой сфере. Государство пока четко не определило политику и интересы в секторе услуг, как, впрочем, и в промышленности.

В процессе присоединения к ВТО России надлежит принять широкие и "коммерчески значимые" первоначальные обязательства по предоставлению доступа на рынки и национального режима иностранным поставщикам услуг в ключевых секторах, которые представляют

интерес для наиболее развитых стран-членов ВТО. К ним относятся передовые виды телекоммуникационных и финансовых услуг (включая страхование), бухгалтерское дело, аудит, консультационные услуги в области управления, строительство, транспорт и др.

Присоединение России к ГАТС, очевидно, потребует сложной предварительной работы, включая подготовку национальной статистики торговли услугами, создание системы мер по регулированию внешней торговли услугами, корректировку действующих законодательных актов и другие необходимые шаги.

На наш взгляд, к сферам российского рынка услуг, в которых роль иностранных компаний должна быть ограничена, относятся:

- банковский сектор;
- страховой рынок;
- телекоммуникации и услуги связи;
- услуги железнодорожного, воздушного, речного и автомобильного транспорта, а также морской и речной портовой инфраструктуры;
- трубопроводный транспорт;
- почтовая и телеграфная связь;
- фондовый рынок (особенно рынок государственных ценных бумаг);
- оптовая торговля продовольствием и сельхозпродукцией;
- услуги по торговле землей.

Развитие науки и техники, быстрое расширение обмена наукоемкими товарами, технологией, достижениями научного прогресса, воплощенного в товарах и услугах, привели к появлению Соглашения по торговым аспектам защиты прав интеллектуальной собственности (ТРИПС), которое устанавливает более жесткие нормы охраны интеллектуальной собственности. Реализация этого соглашения потребовала от стран-участниц Соглашения — членов ВТО значительных расходов, в том числе и создания дорогостоящего контрольного аппарата.

Позитивной стороной реализации ТРИПС должно стать появление весомых стимулов для инвестиций в наукоемкую промышленность и в производство товаров с высоким интеллектуальным рейтингом, оживление международной торговли наукоемкими товарами.

Россия обладает значительным потенциалом в области интеллектуальной собственности. Поэтому участие в ТРИПС может защитить национальные интересы российских владельцев интеллектуальной собственности при их выходе на мировой рынок.

По мнению ТПП РФ, вступление в ВТО стратегически выгодно России. Как указывалось выше, присоединение России к ВТО, несомненно, будет способствовать стабильности, предсказуемости и открытости внешнеторгового режима России. Однако по вопросам сроков и условий вступления соглашения в российский бизнес-сообществе нет, как нет его и в



российском обществе в целом. Многие полагают, что Россия еще не готова к открытию своих рынков в соответствии с нормативами ВТО, что вступление в эту организацию может окончательно подорвать отечественную промышленность и сектор услуг, еще более увеличит сырьевую направленность российского экспорта и зависимость страны от внешних факторов. Поэтому, утверждают они, вступать в ВТО надо только после перехода российской экономики в фазу устойчивого роста и определения приоритетов экономического развития, когда российский бизнес будет более готов противостоять иностранной конкуренции. Большинство специалистов, анализируя негативные последствия присоединения России к ВТО, полагают, что затрудняется защита российских производителей из-за значительного снижения таможенных тарифов, облегчающего доступ иностранных товаров и услуг на российский рынок. России придется поступиться некоторой свободой в принятии протекционистских мер; в связи со снижением ввозных таможенных пошлин могут уменьшиться поступления в государственный бюджет, что вынудит компенсировать эти потери повышением ставок акцизов, НДС и других налогов; членство в ВТО несколько ограничит возможности государства в регулировании внешнеэкономической деятельности.

К тому же часть предпринимателей настороженно относится к вступлению в ВТО, опасаясь новых шоковых перемен в экономике. В ряде случаев такие опасения возникают из-за того, что обсуждение вопросов вступления проходит келейно, без привлечения широких промышленных и академических кругов. Информация о переговорах монополизирована и не доводится до общественности, которая фактически не имеет возможности участвовать в обсуждении актуальных вопросов вступления и как-то влиять на принимаемые решения.

Представляется, что такая позиция части деловых кругов имеет определенные объективные основания. Коммерчески Россия заинтересована во вступлении в ВТО меньше, чем многие другие страны. Дело в том, что инерция ситуации, в которой находятся основные сектора российской экономики, предопределяет сохранение после вступления, по крайней мере на среднесрочную перспективу (до 5-7 лет), многих из тех тенденций, что наблюдаются в последние годы. Если взять внешнюю торговлю России, то ее экспорт (в основном энергоносители) будет осуществляться практически в том же режиме, что и сейчас. Никаких ограничений на импорт энергоресурсов в мировой практике пока нет. Даже если наша страна получит рыночный статус, несырьевой экспорт российских товаров может все равно подвергаться антидемпинговым мерам. Возможности увеличения экспорта оборудования и другой продук-

ции обрабатывающих отраслей промышленности из-за низкой конкурентоспособности в среднесрочной перспективе также невелики.

Отечественный бизнес, естественно, заинтересован в том, чтобы в ходе дальнейших переговоров о вступлении России в ВТО были бы должным образом защищены его интересы.

Хотелось бы еще раз подчеркнуть, что, по мнению ТПП РФ, на нынешнем этапе развития России, видимо, не обойтись без усиления защиты отечественного производителя. Это нужно для того, чтобы помочь "встать на ноги" потенциально способным выдерживать конкуренцию предприятиям, секторам и отраслям экономики. Речь, конечно, никоим образом не может идти о возведении государством непреодолимых тарифных и нетарифных барьеров на пути проникновения иностранных товаров, услуг и капитала на российский рынок: в этом случае неизбежны консервация технической отсталости и высокой ресурсоемкости отечественного производства, сохранение непригодных в рыночных условиях форм управления и организации хозяйственной деятельности. Защитные меры, естественно, должны препятствовать полной либо частичной замене импортом отдельных видов отечественной продукции и услуг.

Такой взвешенный подход возможен лишь на основе исследования состояния того или иного рынка товаров и услуг, условий производства и сбыта, сравнительной конкурентоспособности продукции, социального значения отрасли или даже отдельного предприятия. Именно поэтому основную часть работы составляет анализ и оценка последствий вступления в ВТО для предпринимательских структур, отраслей материального производства и сферы услуг.

Присоединение России к ВТО, помимо того, порождает целый комплекс проблем, связанных с федеративным характером устройства нашего государства и воздействием решений руководства субъектов Федерации в сфере экономики на обязательства центрального правительства в случае подписания Россией всех соглашений Уругвайского раунда. Согласно соответствующей статье ГАТТ страны-участницы с федеративным государственным устройством обязаны обеспечивать соблюдение правил ВТО региональными органами власти.

Значительная часть соглашений, присоединение к которым обязательно при вступлении стран в ВТО, охватывает те области формирования внутренней экономической среды в регионах, которые местные власти не воспринимают как внешнеторговые: инвестиционное и антимонопольное регулирование, порядок учреждения предприятий, поддержка местных предприятий и политика в области стандартизации. Развернутое в 90-е годы региональными властями законо- и нормотворчество без знания и понима-

ния общепринятых в мире правил в этой области закладывает базу неизбежных противоречий между Россией и другими членами ВТО.

Процесс вступления России в ВТО и активизация переговоров по доступу на рынок вызывает необходимость тщательного анализа соответствия законодательных и нормативных актов субъектов РФ положениям и нормам ВТО. В настоящее время такая работа ведется с большим или меньшим успехом на федеральном уровне. Нормы ВТО учитываются при подготовке проектов новых федеральных законов, определяющих экономическую политику. Вместе с тем сложный процесс внесения необходимых изменений в действующее законодательство далек от завершения. Учитывая огромный объем работы как по федеральному законодательству, так и по законодательству субъектов Федерации, следует отметить необходимость более глубокого взаимодействия между федеральными и региональными структурами законодательной и исполнительной власти, существенного улучшения информационного обеспечения, общего понимания целей и проблем вступления России в многостороннюю торговую систему. Дело в том, что региональные власти практически лишены информации о ходе переговоров по вступлению в ВТО. В регионах уделяется крайне мало внимания всему комплексу взаимоотношений между внешней торговлей и конкуренцией внутренних производителей, отсутствует представление о выгодах и издержках, которые несет либерализация торговли и инвестиционного климата. Характерен прагматический и сиюминутный подход, базирующийся на представлениях о текущих выгодах для региона. После вступления же неизбежно возникнут коллизии между законодательными и административными действиями на регионально-местном уровне и обязательствами Российской Федерации, что делает Россию в целом крайне уязвимой для жалоб и протестов партнеров по ВТО.

Унификация подходов регионов в принятии и проведении мер, входящих в конфликт с потенциальными обязательствами России перед ВТО, должна проводиться уже сейчас. Необходимо, чтобы местные органы власти были знакомы с положениями основных соглашений ВТО.

Федеральное правительство должно гораздо активнее стремиться к обеспечению унификации подходов к реализации на местах общероссийских правил по таможенной очистке товаров, их сертификации и проверке на соответствие стандартам. Практика классификации некоторых товаров региональными таможенными органами, определение ими страны происхождения, а также предоставление (или непредоставление) таможенных льгот на региональном уровне часто не только противоречат соглашениям ВТО, но и имеют прямое негативное влияние на привлекательность российского

рынка для иностранных предпринимателей-инвесторов.

Важным составляющим компонентом ГАТС является право на учреждение предприятий, т.е. право на коммерческое присутствие любого бизнеса или профессионального учреждения на территории любого члена ГАТС с целью предоставления услуг. Это касается юридических лиц, филиалов и представительств. В российских регионах существует крайне разнородная и сложная система регистрации предприятий, существенно отличающаяся от определенной федеральным правительством. Поэтому нельзя исключать, что иностранным компаниям придется неоднократно проходить бюрократический, дорогостоящий и юридически замысловатый путь, чтобы реализовать свое право на регистрацию. При вступлении России в ВТО эти особенности могут повлечь за собой большое количество жалоб и обвинений России в нарушении национального режима, установленного ГАТС.

Вступление в ВТО требует оздоровления общего климата во внешнеэкономических связях страны, их большей транспарентности, устранения имеющихся злоупотреблений и прямого криминала. Все это, соответствуя принципам деятельности ВТО, во многом способствовало бы улучшению имиджа России в глазах мировой экономической элиты. Решение такой задачи требует принятия комплекса мер. Среди них:

- создание механизма эффективного контроля и участия государства в ценообразовании естественных монополий, обеспечение прозрачности их деятельности, тарифной политики и финансовых потоков;

- повышение эффективности контроля над экспортом энергоносителей и металлов, в том числе, возможно, и через обязательное осуществление внешних расчетов по этим товарам через банки с участием;

- создание механизма противодействия занижению экспортных цен российскими экспортерами, в том числе через восстановление государственного мониторинга внешнеторговых цен, их сопоставления с издержками и ценами конкурентов. Последнее может облегчить переговоры с ВТО по антидемпинговым процедурам для российского экспорта.

ТПП РФ считает необходимым интенсифицировать подготовку российской экономической системы к нормативам ВТО (независимо от хода переговоров о вступлении) прежде всего по двум направлениям. Во-первых, это принятие адекватного нормативам ВТО законодательства, позволяющего использовать новый арсенал торгово-экономических инструментов для защиты отечественного рынка, разработка эффективных механизмов его защиты в соответствии с требованиями нормативов ВТО. Эти нор-

мативы хотя и ограничивают, но в принципе допускают использование мер нетарифного регулирования: антидемпинговые процедуры, экологические и санитарные нормы, технические стандарты и т.д. Такие меры пока применяются в нашей стране недостаточно.

Во-вторых, следует обеспечить организацию сбора и анализ статистической и иной информации о состоянии российских рынков по отдельным товарам и услугам, а также ситуации на мировых товарных рынках, соблюдении нормативов ВТО в других странах-членах. Такая информация в полном объеме должна быть доступна не только правительству, но и предприятиям и общественности на максимально льготных условиях. Только на основе такой информации возможно использование преимуществ участия в ВТО: правительству — заранее готовиться к потенциальным угрозам и вовремя принимать адекватные решения, а отдельным предприятиям — лучше понимать возможности отстаивания своих интересов через правила ВТО. Финансирование этой работы, а также подготовку и переподготовку кадров адекватной квалификации для работы в новых условиях могли бы взять на себя, помимо государства, Торгово-промышленная палата России, Российский союз промышленников и предпринимателей, отраслевые союзы экспортеров, ассоциации производителей и потребителей, Межбанковская валютная биржа и другие организации.

Существенную роль в отстаивании интересов российских производителей товаров и услуг могут сыграть правила и кодексы поведения ТПП РФ, отраслевых союзов и профессиональных ассоциаций.

Участие в ВТО вполне совместимо с усилением наступательного, по-деловому агрессивного характера российской торговой политики и стратегии предпринимательских структур, более жестким, чем сейчас, отстаиванием интересов российского бизнеса как на внешних, так и на внутреннем рынках. В определенных случаях можно пойти и на введение ответных торговых санкций, но, естественно, с учетом их последствий и наших возможностей. Для проведения такой политики необходима, в частности, диверсифицированная система импортного тарифа. Без этого невозможно будет ни предоставлять взаимные уступки другим странам-членам ВТО, ни вводить ответные ограничительные меры.

Вектор ВТО относится к одному из приоритетных направлений деятельности ТПП РФ. В своей работе по решению задач, стоящих перед отечественными кругами в связи с присоединением страны к ВТО, Палата активно сотрудничает с союзами и ассоциациями предпринимателей, налаживает диалог с правительством при отработке отдельных а-

спектов переговорной позиции России на переговорах с ВТО, расширяет связи с международными организациями, включая Международную торговую палату, Международный торговый центр ЮНКТАД/ВТО, руководство ВТО.

ТПП РФ, территориальные палаты принимают меры по информационно-консультационному содействию российским предпринимателям в их конкретной подготовке к работе в условиях членства России в ВТО и постоянному освещению хода подготовки и реализации комплекса действий России, связанных с вступлением в ВТО, путем организации учебных курсов, проведения “круглых столов”, семинаров и исследований, издания специальных бюллетеней, публикаций и выступлений в средствах массовой информации.

В июне 2000 года Президиум и Правление Палаты направили в Правительство Российской Федерации и Совет Безопасности РФ аналитический документ, касающийся государственной внешнеэкономической политики. Один из разделов этого документа был посвящен увязке параметров открытости российской экономики с требованиями национальной безопасности, в том числе в аспекте присоединения России к ВТО.

Согласно одной из рекомендаций организованного ТПП РФ в феврале 2001 года “круглого стола” по вопросам присоединения России к ВТО, на передний план выступает необходимость создать эффективный механизм оперативного информационно-консультационного обмена между государственными органами и российским бизнесом по вопросам подготовки присоединения России к ВТО и ее практической адаптации к режиму ВТО. Практика многих стран-членов ВТО свидетельствует о том, что наличие таких консультационных механизмов в этих странах позволяет их правительствам более адекватно обеспечивать национальные экономические интересы в системе многостороннего регулирования торгово-экономических отношений. Упомянутые рекомендации также были направлены в Правительство и Совет Безопасности Российской Федерации. Эти и многие другие документы аналитического характера, подготавливаемые в ТПП РФ, территориальных палатах, предпринимательских союзах и ассоциациях-членах ТПП РФ, направляются по запросам и в порядке информации в заинтересованные федеральные министерства и ведомства, Государственную Думу России, различные общественные организации и средства массовой информации. Тем самым Палата вносит свой вклад в общероссийское дело подготовки страны к вступлению во Всемирную торговую организацию.



МПС

Судится

Чтобы сохранить

предоплату грузоперевозок

с МАП

Министерство путей сообщения не хочет выполнять предписание антимонопольных органов об отмене предоплаты и пытается оспорить его в суде. Московский арбитражный суд 8 августа отклонил иск МПС, но министерство намерено апеллировать. Тем временем экспедиторы ежемесячно кредитуют МПС на \$400 млн.

В середине августа прошлого года Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) МПС изменил «технологии работы с экспедиторскими организациями». Был разработан новый типовой договор, обязывающий экспедиторов заявлять объемы привлекаемых грузов на будущий месяц и вносить предоплату за перевозку этих объемов за 15 дней до начала перевозок. В ноябре замминистра путей сообщения Александр Целько приказал начальникам железных дорог перейти на такой же порядок заключения договоров с региональными экспедиторами.

Замдиректора Ассоциации экспедиторов Сергей Лопарев утверждает, что, исходя из объемов перевозок и числа экспедиторов, МПС получает \$400 млн. предоплаты ежемесячно. «Раньше предоплата была условием получения скидок с тарифа, а с осени платить вперед приказали всем и «бесплатно», — говорит Лопарев. Мелких экспедиторов это ставит на грань выживания, а крупным — серьезно осложняет бизнес. Они вынуждены кредитоваться в коммерческих банках, чтобы фактически кредитовать МПС на месяц вперед.

Экспедиторские фирмы «Союзтранс», «Союзвнештранс», а также Лебединский ГОК обратились в МАП с жалобой на неправомерные действия МПС. Комиссия во главе с замминистра по антимонопольной политике Анатолием Голомолзиным признала неправомерными требования МПС по предоплате и обеспечению гарантированного объема грузоперевозок, и 29 января МАП вынес МПС предписание о необходимости прекратить нарушение антимонопольного законодательства до 15

марта. Но железнодорожники выбрали другой путь. «МПС игнорировал наше предписание и предпочел обжаловать его в суде. У них такая тактика — тянуть время, ведь время работает на них», — рассказал «Ведомостям» представитель антимонопольного ведомства. В иске МПС говорится, что свои указания ведомство издавало правомерно, так как по закону регулирует хозяйственную деятельность железных дорог, и требовало признать предписание МАП недействительным. Московский арбитражный суд этот иск отклонил.

По словам Лопарева, Устав железных дорог предписывает МПС требовать оплату в день приема грузов к перевозке. Однако МПС считает, что к экспедиторам это не относится — в Уставе нет такого понятия, есть только «грузоотправители». «Конечно, приходится привлекать кредиты, как-то крутиться, у многих экспедиторов снижаются объемы перевозок. Но мы не ропщем — это договорные отношения. Подпишешь — поедешь, не подпишешь — не поедешь», — говорит замдиректора «Северстальтранса» Игорь Левитин. Представители других крупных экспедиторов («Русский мир», «Рэйл-Сервис») и вовсе отказались говорить на эту шекотливую тему.

А вот замруководителя «Металлургтранса» Владимир Прозоровский рассказал «Ведомостям», что от Лебединского ГОКа Юго-Восточная железная дорога потребовала полную предоплату на месяц вперед, ссылаясь на телеграмму МПС. «Железные дороги и ЦФТО жаждут получить побольше денег и прокрутить их, наверное», — говорит Прозоровский.

Комментарий официальных представителей МПС «Ведомостям» получить не удалось. Однако известно, что министерство не смирилось и будет оспаривать предписание МАП в апелляционной инстанции.

Илья ХРЕННИКОВ,
«Ведомости»

ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

Министерство путей сообщения
Российской Федерации

МАП РОССИИ
05.02.2001
№ АГ/1628

ПРЕДПИСАНИЕ
29 января 2001 г.
г. Москва

Комиссия МАП России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: Голомолзина А. Н., председателя комиссии — заместителя министра, членов комиссии — Сеничкина К. В., начальника Управления по антимонопольной политике в топливно-энергетическом комплексе, транспорте и связи, Шаблинского Д. М., заместителя руководителя Юридического департамента, Кружечкиной Л. М., начальника отдела транспорта Управления по антимонопольной политике в топливно-энергетическом комплексе, транспорте и связи на основании своего решения от 29 января 2001 года по делу № АЦ/07-75200 о нарушении Министерством путей сообщения Российской Федерации (107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, дом 2) п.1 ст. 7 Закона Российской Федерации «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках»,

ПРЕДПИСЫВАЕТ:

Министерству путей сообщения Российской Федерации:

1. Прекратить нарушения п.1 ст.7 Закона Российской Федерации «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках» путем исключения пункта 5 из телеграфного указания МПС России от 13 ноября 2000 г. № Е-12596.

Привести в соответствие с антимонопольным законодательством указание МПС России от 23.08.2000 г. № Ш-9445 и все другие распорядительные документы МПС России, изданные по этому вопросу.

2. О выполнении настоящего Предписания проинформировать МАП России до 15 марта 2001 г.

Предписание может быть обжаловано в арбитражном суде в течение шести месяцев со дня его вынесения.

Примечание. За уклонение от исполнения или несвоевременное исполнение настоящего Предписания в соответствии со статьей 24 Закона Российской Федерации «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности» должностное лицо органа исполнительной власти несет административную ответственность.

Председатель комиссии
А. Н. Голомолзин

Члены комиссии
К. В. Сеничкин,
Д. М. Шаблинский,
Л. М. Кружечкина

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТАРИФАМ НЕЛЬЗЯ БЕЗ ГОСРЕГУЛИРОВАНИЯ

В Москве 18-20 июля с.г. состоялось межрегиональное совещание пользователей услуг железнодорожного транспорта и перевозчиков по проблеме: "Снижение транспортных затрат в цене перевозимых товаров в период реформирования железнодорожного транспорта Российской Федерации".

С докладом на тему:

"О государственной тарифной политике на железнодорожном транспорте, принципах и правилах государственного регулирования грузовых железнодорожных тарифов и предоставления льготных тарифов на перевозку грузов" выступил зам. директора АЭР Сергей Лопарев. Редакция публикует текст его доклада.

В настоящее время экономика России находится на подъеме. Темпы этого подъема в ближайшем будущем и на обозримую перспективу во многом будут зависеть от стабильной работы железнодорожного транспорта, от способности его функциональных звеньев обеспечить полное и своевременное удовлетворение потребностей рыночной экономики в перевозках.

К сожалению, приходится констатировать, что положение дел на российских железных дорогах осложняется год от года. Постоянно нарастает моральный и физический износ подвижного состава, что при мизерных инвестициях на его приобретение уже в ближайшем будущем может привести не только к дефициту вагонов и локомотивов, но и к серьезным техногенным катастрофам.

Процесс экономического реформирования железнодорожного транспорта России и, особенно, его структурная перестройка потребуют немало времени, которое необходимо для детального, широкого и открытого обсуждения этих проблем, учитывая их, по сути дела, революционную сущность и важность для всей экономики страны, а также пересмотра ряда уже существующих законодательных актов и разработки и утверждения новых. В результате должна быть создана тщательно продуманная правовая база работы железных дорог в истинно рыночных условиях, позволяющая при соблюдении приоритета государственных интересов и социальной защищенности железнодорожников и членов их семей обеспечить стабильное функционирование российских железных дорог, их надежное финансовое обеспечение и привлечение частных инвестиций для обновления производственных мощностей железнодорожного транспорта и, прежде всего, приобретения нового современного подвижного состава.

Говоря о формах и методах управления деятельностью железнодорожного транспорта, следует откровенно признать, что одна из крупнейших естественных монополий, являясь федеральной собственностью, стала практически неподконтрольной государству. Это произошло в результате сосредоточения в МПС России функций хозяйственно-го и государственного управления, непомерной централизации в одних руках финансовых потоков, ограничения экономической самостоятельности железных дорог, несовершенства законода-

тельной базы, обеспечивающей работу отрасли.

Создав новую тарифную политику на внешнеэкономические перевозки, МПС России тем самым вывело из-под государственного регулирования около 60% доходов от перевозок грузов. Нынешняя система предоставления скидок и спецставок на перевозки внешнеэкономических грузов во многом является субъективной и, по сути дела, зависит от воли одного человека. Таким образом, руководство одной из крупнейших естественных монополий, преследуя свои экономические интересы, стало оказывать существенное влияние (в отдельных случаях отрицательное) на результаты работы практически всех отраслей экономики страны.

Созданная система фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) в определенной степени подменяет функции министерства и фактически является коммерциализацией деятельности органов управления федеральной собственностью.

Сложившаяся ситуация с вагонным парком российских железных дорог, постоянно увеличивающиеся темпы его выбытия и нарастающий дефицит отдельных типов вагонов требуют принятия немедленных мер, не дожидаясь принятия серьезных решений по структурной реформе на железнодорожном транспорте.

Для этого необходимо, чтобы тариф на перевозку грузов в собственном или арендованном подвижном составе был ниже, чем при перевозке в вагонах, принадлежащих МПС.

Сейчас при перевозке грузов в собственных вагонах надо оплатить и грузовой, и порожний пробег вагонов, что зачастую оказывается дороже, чем оплата перевозки в вагонах МПС, где не надо отдельно платить за порожний пробег, расходы на который учтены в общем тарифе.

Тарифы на перевозки в собственных вагонах должны быть выделены в самостоятельный раздел железнодорожных тарифов. При этом цена перевозки в собственных вагонах должна быть ниже действующих тарифов примерно на 35% (по данным ВНИИЖТ), то есть на величину "вагонной составляющей" в общих расходах железных дорог, а плата за порожний пробег должна быть отменена, так как уже учтена в общей величине тарифа.

С учетом вышеизложенного и в целях декоммерциализации функций государственного управления федеральной собственностью

железнодорожного транспорта, ускорения внедрения рыночных методов хозяйствования в его деятельность предлагается следующее:

1. Создать самостоятельный федеральный орган исполнительной власти по регулированию естественных монополий (в т.ч. тарифов на железнодорожном транспорте).

2. Кардинальным образом пересмотреть систему тарифов на услуги железнодорожного транспорта, которая должна быть одинаковой для частных и государственных предприятий, для чего:

а) отменить действующую практику предоставления скидок и спецставок с тарифной политики российских железных дорог, а также ликвидировать систему ЦФТО и ДЦФТО МПС, которая в настоящее время, по сути дела, предназначена лишь для "выколачивания" любым способом из клиентов железных дорог дополнительных плат, что негативно сказывается на экономике не только отдельных предприятий, но и целых отраслей, подрывает конкурентоспособность их продукции на мировом рынке;

б) унифицировать грузовые железнодорожные тарифы на оплату перевозок экспортно-импортных грузов по Прейскуранту № 10-01, при этом унификация тарифов должна быть произведена единовременно, включая перевозки экспортно-импортных грузов через российские порты, погранпереходы и транзит. Отмена действующей системы спецставок и скидок с тарифной политики российских железных дорог (скидки достигают 80% по сравнению с базовым тарифом) позволит провести унификацию без увеличения тарифов по Прейскуранту № 10-01;

в) либерализация регулирования вагонной составляющей в тарифе на первом этапе реформы в соответствии с программой, утвержденной постановлением Правительства России № 384 от 18 мая 2001 г., представляется преждевременной. Необходимо создать условия для формирования этой составляющей под влиянием спроса и предложения, а это возможно лишь на третьем этапе реформы, когда возникнет реальная конкуренция ОАО "Российские железные дороги" (ОАО "РЖД") и независимых грузовых компаний (к началу третьего этапа реформы ОАО "РЖД" будет владеть более 50% парка грузовых вагонов). На первом и втором этапах реформы предлагается устанавливать (федеральный орган исполнительной власти по регулированию естественных монополий) среднюю величину вагонной составляющей в тарифе с правом отклонения от нее не более чем на $\pm 20\%$.

Принятие этих предложений будет существенно способствовать формированию рыночной среды в потенциально конкурентном секторе рынка железнодорожных перевозок, созданию экономических условий для формирования частных компаний, владеющих собственным и арендованным подвижным составом, созданию условий для равной, добросовестной конкуренции в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом.



В настоящее время создана правовая база для нормальных отношений между экспедиторами и таможенными органами. В мае 2001 года подписано соответствующее соглашение между ГТК России и АЭР о взаимодействии в таможенном деле.

Это соглашение уже начало работать на практике. В частности, стороны подтвердили свое намерение внедрить на территории России документы ФИАТА. Это очень важное решение сторон, поскольку документы ФИАТА имеют унифицированный характер, они принимаются к обработке таможенными органами во многих странах мира. Это обусловлено тем, что при выдаче документа ФИАТА экспедитор обязан принять к перевозке товар в "натуре", т.е. он несет ответственность в этом случае не только за количество принятых мест, но и за их содержимое. Это упрощает таможенный контроль при перемещении товара через таможенную границу. Кроме того, система использования документов ФИАТА поможет избежать нарушений таможенного законодательства со стороны грузовладельцев, поскольку в этом случае все необходимые платежи при таможенном оформлении осуществляет экспедитор, который выдал грузовладельцу документ ФИАТА.

Исходя из такой значимости документов ФИАТА, стороны работают над поиском путей наиболее целесообразного их применения в таможенной практике. Во исполнение этого решения в Государственный таможенный комитет ассоциацией были переданы образцы документов с соответствующими инструкциями по их заполнению и использованию. В настоящее время эти документы находятся на изучении в подразделениях ГТК России.

К базовым документам ФИАТА следует отнести:

- складскую расписку экспедитора;
- экспедиторскую расписку о приеме груза;
- перевозочный сертификат экспедитора;
- воздушную накладную ИАТА;
- оборотный транспортный коносамент смешанной перевозки;
- необоротную транспортную накладную смешанной перевозки.

Эти документы разработаны совместно ФИАТА, ЮНКТАД и МТП и применяются в мировой экспедиторской практике уже почти 50 лет и за это время практически не было ни одного судебного разбирательства неправильного применения этих документов. Более того, в отдельных странах оплата грузов внешней торговли не может быть произведена без предъявления документа ФИАТА. В этих странах документы ФИАТА приобрели официальный статус.

Документы ФИАТА все более широко применяются российскими экспедиторами. В частности, 50 экспедиторским организациям предоставлено право применять документы ФИАТА в их отношениях с грузовладельцами. Однако отсутствие официального статуса в России часто вызывает определенные трудности в отношениях грузовладельцев с таможенными, налого-

НЕОБХОДИМО УСКОРИТЬ ОФИЦИАЛЬНОЕ ПРИЗНАНИЕ ДОКУМЕНТОВ ФИАТА НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

В Москве состоялось заседание Консультативного совета по таможенной политике при ГТК России.

В заседании приняли участие представители заинтересованных министерств и ведомств, деловых кругов, руководители российских экспедиторских и транспортных компаний.

С докладом на тему **"О взаимодействии экспедиторских организаций и таможенных органов в таможенном оформлении внешнеторговых грузов с применением базовых документов ФИАТА"** выступил директор Ассоциации экспедиторов Российской Федерации **Валентин Балалаев**.

выми, финансовыми и другими государственными структурами.

В связи с необходимостью унификации документооборота, применяемого в Российской Федерации в области экспедирования грузов в международном сообщении, и с продолжающейся работой по присоединению Российской Федерации к Всемирной торговой организации (ВТО) 18 апреля 2001 г. письмом № АМЭ - 1/64 Ассоциация экспедиторов России обратилась в Минтранс России с предложением об официальном признании бланков документов ФИАТА на территории Российской Федерации. Это предложение было поддержано Торгово-промышленной палатой Российской Федерации.

Предложение об официальном признании этих документов было поддержано руководством Минтранса России во время встречи с президентом ФИАТА г-ном Гилеспи в ноябре 2000 года.

В настоящее время предложение ассоциации находится на рассмотрении в Министерстве транспорта, и мы просили Минтранс ускорить рассмотрение этого вопроса, поскольку появились случаи несанкционированного использования документов ФИАТА. В частности, мы получили обращение секретариата ФИАТА о том, что некоторые недобросовестные компании в России выписывают документы ФИАТА, не имея на то права. Секретариат просит применить к таким компаниям административные санкции, однако, поскольку документы ФИАТА не имеют официального статуса на территории России, недобросовестные компании остаются безнаказанными, хотя причиняют значительный ущерб как своим клиентам в России и за границей, так и престижу государства, которое не может законным порядком пресечь случаи несанкционированного использования документов ФИАТА.

Официальное признание документов ФИАТА будет способствовать увеличению товарооборота России, поскольку их использование уменьшает сроки прохождения платежей за проданный или купленный товар, а также окажет серьезную помощь таможенным органам в выполнении ими своих функций.

Обращаюсь к представителям ГТК России и Минтрансу РФ с просьбой ускорить положительное решение этого вопроса.

Решение заседания Консультативного совета по таможенной политике при ГТК России:

1) Принять к сведению информацию В.Н.Балалаева, директора Ассоциации экспедиторов России, о положении дел с официальным признанием документов ФИАТА.

2) От имени Торгово-промышленной палаты Российской Федерации обратиться в Министерство транспорта Российской Федерации о решении вопроса официального признания на территории России документов ФИАТА.

3) В случае официального признания документов ФИАТА Государственному таможенному комитету Российской Федерации и Ассоциации экспедиторов России провести совместную работу по разъяснению грузовладельцам, экспедиторам и таможенным органам порядка применения базовых документов ФИАТА.

4) Обратиться от имени Консультативного совета по таможенной политике при ГТК России в Министерство транспорта России с просьбой ускорить рассмотрение вопроса об официальном признании документов ФИАТА на территории России.

МПС НАПРАВИТ 163 МЛН. РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПУТЕЙ К ШАХТЕ "САДКИНСКАЯ"

Министерство путей сообщения (МПС) намерено направить 163 млн. рублей на строительство железнодорожных путей к шахте "Садкинская" (АО "Ростовуголь", Ростовская область), заявил министр путей сообщения РФ Николай Аксененко на совещании в АО "Ростовуголь" (г. Шахты).

По его словам, строительство подъездных путей позволит не только увеличить объем добычи на работающей шахте, но и начать строительство двух новых шахт. Затраты на строительство этого участка дороги окупятся за три года, отметил г-н Н. Аксененко.

Потенциал Садкинского месторождения, по словам министра топлива и энергетики Ростовской области Сергея Назарова, составляет треть всего объема угля добычи Восточного Донбасса.

Кроме того, МПС готово стать гарантом для привлечения кредитных средств на развитие шахты "Садкинская". Условиями соглашения с угольщиками по этому проекту, отметил Н. Аксененко, может стать гарантирован-

ное увеличение объемов перевозок угля и увеличение поставок электроэнергии для Северокавказской железной дороги с теплоэлектростанции, которую будет строить на Садкинском месторождении "Ростовуголь" совместно с британской компанией European Energy. МПС также намерено рассмотреть вопрос финансирования поставок оборудования для шести лав шахты.

На совещании по инициативе руководства Усть-Донецкого порта рассматривался вопрос о возможности сохранения спецставки на перевозку экспортного угля из Кузбасса через Усть-Донецкий порт, в межнавигационный период — через другие порты Ростовской области.

По мнению гендиректора Усть-Донецкого порта Евгения Оплеснина, отмена 1 августа 2001 года спецставки заставила грузоотправителей переключиться на украинские порты — Мариуполь и Одессу.

ДОХОДЫ РОССИИ ОТ ЭКСПОРТА ЛЕСНОЙ ПРОДУКЦИИ В 1-м ПОЛУГОДИИ ВЫРОСЛИ НА 10%

Доходы России от экспорта лесоматериалов в январе-июне 2001 года составили около \$2,4 млрд., что на 10% больше, чем в январе-июне 2000 года, сообщили в департаменте лесного комплекса Минпромнауки РФ.

Целлюлозно-бумажные предприятия России в первом полугодии 2001 года произвели 2,61 млн. тонн целлюлозы, что на 7,8% превышает результат аналогичного периода прошлого года.

В департаменте отметили, что рост объемов производства произошел и по другим видам лесобумажной продукции. В частности, картона изготовлено 1,04 млн. тонн — на 13,9% больше, чем в январе-июне 2000 года, бумаги различных сортов — около 1,7 млн. тонн (на 2,5% больше), фанеры клееной — 802 тыс. куб метров (на 4,8% больше).

В июне темпы производства целлюлозно-бумажной продукции "несколько снизились", отметил начальник отдела департамента Виктор Логинов. Он пояснил, что это связано "с плановой остановкой на ремонт многих производств на предприятиях Северо-Западного, Уральского и Сибирского регионов".

В целом по году, по прогнозам экспертов департамента, темпы роста объемов производства в отрасли сохранятся на уровне 5%. Прогнозируется увеличение экспорта бумаги в связи с благоприятной ценовой конъюнктурой на мировом рынке, одновременно с этим возможно снижение экспорта товарной целлюлозы из-за ожидаемого снижения стоимости этой продукции.

По данным департамента, увеличили объемы производства все крупные вертикально интегрированные лесопромышленные холдинги России, в частности АО "Кондопога" (Карелия), АО "Архангельский ЦБК", АО "Котласский ЦБК" (Архангельская область), АО "Сыктывкарский ЛПК" (Республика Коми), АО "Волга" (Балахнинский ЦБК, Нижний Новгород).



МЭРИЯ АРХАНГЕЛЬСКА ПОДДЕРЖАЛА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ФИНЛЯНДИИ ОТКРЫТЬ НОВЫЙ МОРСКОЙ МАРШРУТ РОТТЕРДАМ — АРХАНГЕЛЬСК

Открытие морского маршрута Архангельск — Роттердам "ни в коем случае не должно ущемить интересы Северного морского пароходства".

Договоренность об этом была достигнута на встрече вице-мэра Архангельска Владимира Пантелеева и представителя Финляндии в Евросоюзе (Брюссель) Ингва Морна.

Как сообщили в пресс-службе мэрии, предполагается, что новый маршрут "поможет разгрузить Финский залив и перенести на грузку с наземного транспорта на водный".

К тому же, по данным специалистов, "расчетная стоимость отправки грузов через Архангельский порт на Роттердам будет дешевле, чем по линии Санкт-Петербург — Гамбург".

В мэрии города уверены, что "с увеличением грузопотока через Архангельск возрастут налоговые поступления в городскую казну и появятся новые рабочие места".

НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В НОВОРОССИЙСКОМ МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ

ОАО "Новороссийский морской торговый порт" сдало в эксплуатацию новый терминал по переработке и хранению скоропортящихся грузов, сообщил директор по экономике порта Игорь Вилинов.

Склад способен обеспечить хранение до 5 тыс. тонн плодоовощной и мясной продукции. Строительство велось из собственных средств порта и обошлось в \$5 млн. Планируется, что срок окупаемости терминала составит 7 лет.

По словам г-на И. Вилинова, администрация порта намерена установить на складе "рекордно низкие" ставки на хранение грузов.

АО "Новороссийский морской торговый порт" — крупнейший морской порт России. Его основными акционерами являются Минимущество РФ и АО "Нефтяная инвестиционная компания "НИКойл" (по 20% акций), Русский генеральный банк — 13,8%, Hotshore Investments Co (Кипр) — 5,94%.

Чистая прибыль порта в 2000 году составила 1,8 млрд. рублей, прибыль до налогообложения — 2,5 млрд. рублей.

В 2000 году порт переработал 12,75 млн. тонн сухих грузов и отгрузил на экспорт 40,25 млн. тонн наливных грузов, главным образом нефти, что на 7% превышает результат 1999 года.



ПОЧЕМУ В МИНТРАНСЕ НЕТ “АРХИТЕКТОРА ТРАНСПОРТА”?

На обывательский и далеко не профессиональный взгляд, экспедитор — это посредник между грузовладельцем и перевозчиком. Последние, да и сами экспедиторы ценят и ощущают себя иначе: экспедитор — не кто иной, как “архитектор транспорта”. Именно экспедитор, организуя отправку различных грузов, берет на себя ответственность за их своевременную и качественную доставку. При этом экспедитор обеспечивает транспортные компании значительными объемами перевозок, получая за это скидки с официального тарифа и уменьшая тем самым транспортную составляющую в цене товара. В результате существенно уменьшается время простоя и порожние пробеги транспорта — экспедитор решает не только проблемы загрузки, но и согласовывает вопросы перевалки груза с одного вида транспорта на другой.

Какие трудности подстерегают экспедитора при организации перевозок груза из “пункта А в пункт В”, или как сейчас принято говорить — “от двери до двери”, что сегодня более всего беспокоит российского “архитектора транспорта”, нашему корреспонденту рассказывает Евгений Суляков — ответственный секретарь Ассоциации экспедиторов РФ, вице-президент ОАО “Совтрансавто” — одной из крупнейших транспортно-экспедиторских компаний России.

— Как известно, клиент должен сказать экспедитору только откуда и куда доставить груз, обговорить сроки и стоимость доставки. Все остальное — задача экспедитора. “Совтрансавто” берется за доставку груза практически в любую точку мира. За счет чего удается компании организовать столь эффективное транспортно-экспедиторское обслуживание, и что сегодня для вас означает идеальная работа экспедитора?

— “Совтрансавто” сегодня не только международный автоперевозчик, но и большую часть своей деятельности мы посвящаем экспедиторскому бизнесу, включая терминальные услуги на базе старых предприятий и новых — в Нижнем Новгороде, Волгограде и др., а также в Западной Европе. Образно говоря, мы сегодня “лошадь и телега в одной упряжке”.

Так и работаем: недавно приобрели контрольный пакет акций старейшего московского предприятия “Совавто-Москва” и будем его реанимировать. В плане расширения своих экспедиторских услуг приобрели земельный участок в Одинцово для строительства терминального комплекса, ориентированного на Минское шоссе. Сегодня там уже работает служба содействия таможенному оформлению: мы контролируем каждую перевозку, которая проходит через нас, включая сканирование документов и программную работу с таможенным управлением.

Для эффективной работы создали свою экспедиторскую систему в России и за рубежом. Это дает значительные преимущества при использовании автотранспорта. Мы имеем полноценные собственные компании во Франции, Голландии, Бельгии,

Германии, есть и менее крупные — в Болгарии, Польше, Финляндии.

Наша холдинговая компания имеет сеть дочерних и зависимых транспортных компаний и транспортно-экспедиторских фирм, расположенных в Москве и Московской области, в Ростове-на-Дону, Брянске, Смоленске, Нижнем Новгороде, Владикавказе, Калининграде, Саратове и других городах. Наши фирмы есть и в странах ближнего зарубежья: в Республике Беларусь, в Республике Молдова, в Азербайджанской Республике, в Республике Грузия, на Украине.

Создание сети собственных или совместных экспедиторских фирм в дальнем зарубежье позволило отказаться от услуг посредников и “приблизить” перевозчика к грузополучателю, оказывать непосредственное влияние на состояние рынка транспортно-экспедиторских услуг в интересах российских заказчиков.

Например, в начале 90-х годов, когда нашим партнером была американская компания Maуflowes, дипломат из США переезжал на новое место работы, в Москву, и надо было перевезти все его вещи. Все было упаковано, погружено в полуприцеп и доставлено в Бостон, откуда на рейсовом судне отправлено в Роттердам. В Роттердаме мы встретили это судно, выгрузили полуприцеп, зацепили за наш тягач, и через два дня вещи дипломата были уже в Москве. Мы доставили их прямо на квартиру. Вся перевозка заняла 11 дней. Вот так мы и представляем себе идеальную работу экспедиторской компании. Конечно, эта перевозка стоила недешево — 17-18 тысяч долларов. Но если бы вещи доставляли самолетом, то потребовалось бы менее трех перевалок и это обошлось бы в несколько раз дороже.

— Ваша компания занимается в основном автотранспортными перевозками. Наверняка с удовольствием предоставляли бы услуги и на других видах транспорта, ведь сегодня очень распространены мультимодальные схемы перевозок?

— К сожалению, заинтересованные министерства и ведомства к себе нас просто не подпускают. Попробуй подступись,

например, к железным дорогам! МПС сегодня монополист на железной дороге, создает свои структуры и обеспечивает им значительные преимущества, разрабатывает систему скидок с тарифов внутренних и международных перевозок. Например, аудиторы Счетной палаты выявили, что в Кемеровской области средние размеры скидок, полученных от МПС, были просто огромными: на экспортные перевозки угля — 40 процентов, кокса — 70 процентов, черных металлов — 40 процентов. И вы думаете, от этого выигрывает клиент-грузовладелец? Ничего подобного! Транспортные компании просто-напросто перепродают эти скидки, деньги же, вырученные в результате таких сделок, оседают в карманах руководителей компаний. Это и есть “бизнес по-русски”!

— Поэтому каждым видом транспорта и занимается “свой” экспедитор?

— Не отдавать “на сторону” ни одного вида услуг — вот основная цель министерств и ведомств? К примеру, вы хотите отправить свои личные вещи в Америку, приходите к экспедитору и поручаете ему это сделать. Для этого экспедитор часть пути будет вынужден везти этот груз автомобилем, затем авиацией через океан, может быть, морским транспортом, железной дорогой. Не заключать же клиенту договора с пятью экспедиторами на каждый вид транспорта? К тому же, кто будет решать при этом таможенные вопросы? Помимо всего прочего, такой порядок ведет к увеличению числа посредников и в конце концов к повышению стоимости экспедиторских услуг.

Дело доходит до абсурда: на каждый вид экспедиторской деятельности надо иметь соответствующую лицензию. На морском транспорте — одна лицензия, на речном — другая, на железнодорожном — третья...

С 1 января 2002 года экспедиторская деятельность без лицензии у нас вообще ликвидируется. На сегодняшний день фирм-однодневок — море. Мы их называем экспедиторы-надомники. Получается глупая ситуация: лицензирование есть, а регулирования процесса выдачи лицензий — нет.

Выходит, человек купил лицензию, поставил дома факс — и он уже экспедитор. Налицо полное отсутствие материальной и юридической ответственности. А ведь экспедитор представляет грузовладельца, отвечает за сохранность его товара и пр. Может быть, нужна какая-то система квотирования, хотя бы по профессиональной пригодности? Думаю, здесь также нужен регулирующий орган. Очевидно, это должно делать Министерство транспорта.

На сегодняшний день процедуры получения лицензии нет, ей никто не занимается. Нет полной ясности как в Минтрансе, так и в Ассоциации экспедиторов России.

Сегодня мы делаем европейскую сертификацию качества ИСО 9001. Монополично этой работой занимается Российский морской регистр. Ну не может морской регистр сертифицировать, к примеру, прокатный стан, равно как и экспедитора. Считаю, что этим должны заниматься организации по направлению деятельности: если экспедирование — то Ассоциация экспедиторов Российской Федерации. И этого надо добиваться, работать с Минтрансом, с Торгово-промышленной палатой, с Минэкономики и т.д. Это надо делать уже сегодня, иначе будет поздно, и мы из этого беспорядка будем выкарабкиваться очень долго.

Если сегодня лицензии экспедиторам выдает РТИ, то с нового года и это будет не нужно. Тогда вполне очевидно, что в экспедиторской отрасли вообще наступит хаос. А ведь лицензию можно выдавать на определенных, экономически просчитанных условиях, как это сегодня, например, делает АСМАП.

— Ваша компания существует более 30 лет. Безусловно, накоплен огромный опыт и наверняка есть перспективы еще более улучшить сервис, предложить больше услуг. Что, интересно, мешает?

— Все просто — необходима поддержка со стороны государства. Это и законодательная база, и шадящая налоговая система. Автомобильный транспорт не имел и до сих пор не имеет налоговых льгот, вот мы и возим грузы на разбитых и экологически грязных автомобилях, ездим на старых автобусах и такси, а с введением ограничений по Е-2, Е-3 в странах ЕС Россия грозит вообще остаться без международного автоперевозчика, так как количество экологически чистых грузовых автомобилей у нас очень незначительно.

Например,

департамент автомобильного транспорта вместе с АСМАПом долгое время боролись с экологическим сбором в Смоленской области. Только вроде разобрались, как в Брянской губернии на границе с Украиной вводится экологический сбор — дополнительно \$50 с машины. Где взять эти дополнительные деньги? По перевозчикам рентабельность очень низкая. Если у них лизинговые автомобили на условиях более 40-50% — он уже работает в убыток. Выходит опять нужно “подтягивать пояс” — либо по зарплате, либо в социальной сфере...

А ведь кто-то зарабатывает в результате этого огромные деньги. Посчитайте, сколько экологических сборов с иностранцев получила в свое время Смоленская губерния, пока не ввели санкции против российского перевозчика? Десятки миллионов долларов! Такие вещи нужно оперативно регулировать.

Действующая в стране система налогообложения, кабальные таможенные пошлины на закупаемый импортный подвижной состав, в том числе и по лизингу, не способствуют развитию транспортно-экспедиторских компаний. По закону экспортно-импортные операции НДС не облагаются, но при одном условии: если будут представлены соответствующие документы, в том числе и копия таможенной декларации. Но порядок получения этой копии в законе не прописан. И когда мы обращаемся в таможенные органы с просьбой выдать нам ее на руки, нам отвечают: “Сведения, содержащиеся в таможенной декларации, являются коммерческой тайной, и мы ее без ведома клиента выдать не имеем права”. Обращаемся в налоговую инспекцию — никакого ответа.

Вот вам пример прямого несоответствия Налогового кодекса и действий таможенников. Мы собираемся подготовить письмо на имя премьер-министра Михаила Касьянова. Конечно, мы не так наивны, чтобы надеяться получить ответ из Белого дома, но нам необходимо собрать все документы, которые мы могли бы предъявить в суде. А в суд обязательно будем обращаться. Деньги-то теряем немалые — 20 процентов!

Или еще один пример. Наше дочернее предприятие в Смоленске более года

простаивало из-за того, что налоговики наложили арест на его счета. Действия налоговиков были неправомерны и, в конце концов, арбитражный суд вынес решение в пользу транспортников. Справедливость восторжествовала, но ведь налоговая инспекция все это время пользовалась деньгами автопредприятия. Предприятие могло вообще обанкротиться, но никакого наказания налоговики так и не понесли.

— А как складываются у экспедитора и перевозчика отношения с таможенными органами?

— С таможенной перевозчик “по жизни” имеет постоянные проблемы. В начале этого года Московское центральное таможенное управление сделало разделение товаров по номенклатуре для СВХ, поставив в известность перевозчиков как “постфактум”. В результате мы стояли больше месяца, и никого из ГТК это не волновало. А простой — это деньги. Перевозчики в основном лизинговые, и эти платежи никто не отменял. Поэтому мы платим и стоим, а для перевозчика это путь к банкротству.

В настоящее время таможенный комитет готовит товарно-номенклатурный справочник, знание которого должно будет войти в обязанности водителя. А это приблизительно тот документ, который заполняет брокер в декларации из 53 пунктов. Кроме того, на водителя хотят взвалить владение такими вопросами, как международные кодексы и нормы. А ведь разрабатывают эти документы без участия и консультаций с АСМАП или АЭР. Потом его введут “на-гора”, а мы получим опять проблемы и простои.

А вообще, в области таможенных вопросов хотелось бы одного — стабильности. Сегодня каждый день из таможенных органов выходит регламентирующий документ, особенно это касается Московского региона. В основном выдумывает ГТК, а Московское управление принимает к исполнению. В Англии, к примеру, таможенное законодательство написано более трех веков назад и до сих пор оно действует с незначительными изменениями. Ну, нельзя же каждый день менять процедуру. Сегодня разрабатывается новый Таможенный кодекс, но каждый день из ГТК выходят изменения по номенклатуре, организационные вопросы по работе СВХ. Получается какой-то нерегулируемый вариант, а в результате страдает перевозчик, который просто стоит. Его ставят к стенке, не объясняя причины, т.к. Таможенный кодекс позволяет поставить машину до выяснения. Но должна же быть какая-то ответственность. Это же деньги, убытки, которые несет напрямую перевозчик.

Необходимо отметить работу экспедитора и брокера. На сегодняшний день работа экспедитора вся видна, а вот работа брокера находится в тени.



Брокер, по сути, является посредником между клиентом и таможенной, что дает ему право выходить на таможенную лично. В результате все "серые дела" и проблемы остаются за брокером и таможенной "тет-а-тет". Можно сказать, что таким образом таможенная разделила государственные и личные интересы, переложив "свои интересы" на брокеров. Теперь то, что было для чиновничьего аппарата взяткой, для коммерческой структуры стало официальным доходом.

Что касается экспедитора, то фактически именно он должен содействовать осуществлению таможенного оформления груза при перемещении его через таможенную границу Российской Федерации. Но до тех пор, пока наши клиенты имеют возможность делать "серую" или "черную" растаможку, они эти функции экспедиторским компаниям не передадут.

Сегодня в нашем таможенном законодательстве понятие перевозки "от двери до двери" практически отсутствует. На таможене требуют, чтобы за груз отвечал клиент, а надо, чтобы этим занимался экспедитор или агент по поручению клиента. Клиент зачем нужен таможене? Увы, сегодня клиент заинтересован сам прийти на таможену: вместо предписанной по закону госпошлины, к примеру, в 1000 долларов, он даст нерадивому таможеннику вдвое меньше, но наличными. К сожалению, это носит системный характер.

А таможенные органы чуть ли не каждый месяц издадут новые постановления, усложняя и без того сложную процедуру таможенной очистки. Например, таможенники взяли и сократили число таможенных пунктов. В результате, по нашей статистике, автомобили в начале года простояли в ожидании того, чтобы войти в таможенную зону, три-четыре недели, тогда как во всем цивилизованном мире прохождение таможи занимает один день, а то и два-три часа. Тот "базар", который творится на погранпереходах и на таможенных пунктах, просто-напросто отпугивает иностранных автоперевозчиков. Из Франции, Италии, Германии просто перестали к нам ездить.

— Зато захватили рынок перевозчики из стран ближнего зарубежья — Белоруссии, Украины, Прибалтики?

— Цифры говорят сами за себя. Россия платит прямую или через стоимость товара порядка 5 млрд. долларов в год за фрахт. Из них большую часть приходится отдавать перевозчикам из Украины, Белоруссии и Прибалтики. "Дома" остается фрахта лишь на 700-900 млн. долларов. Может, для кого-то это совсем не впечатляющая сумма, но и она могла бы быть, к примеру, частью того кредита, который Россия никак не вернет международным инвестиционным банкам.

К примеру, у "Совтрансавто" в Нижнем Новгороде есть отделение, где работает совместное германско-российское предприятие "Кнауф". Это достаточно большая фирма, занимающаяся перевозкой бумаги из Балахнинского ЦБК. В этом

же регионе работает белорусский перевозчик, который перевозит грузы по демпинговым ценам. Средняя цена экспорта на Германию равна 2700 DM. Они же работают по 2100 DM. Почему это происходит? Очень просто: у российских перевозчиков и, предположим, у их белорусских коллег — разная налогооблагаемая база. За счет того, что меньше платят налогов в бюджеты, белорусы имеют возможность держать более низкую ставку фрахта. Отсюда у них значительно выше рентабельность, что порождает нездоровую конкуренцию, вытесняющую отечественного перевозчика.

Еще один пример неравного положения участников рынка: в таможенные органы мы сегодня подаем сведения по средней фрахтовой транспортной политике на центральный европейский регион — Германия, Франция, Италия. ГТК включает стоимость товара в стоимость транспортной услуги, и отсюда формируется налогооблагаемая база. По какой-то причине это не делают перевозчики с 1-2 автомобилями, т.е. те, кто работает за "кэш". Есть документ строгой отчетности — книжка МДП, или т.н. "Карнет Тир". По нему ГТК отслеживает "серую растаможку", ведет учет и, если у перевозчика есть нарушения, предъявляет претензии к АСМАПу, как к гаранту перед международной ассоциацией МСАД.

Почему бы не давать такую информацию для региональных налоговых органов с тем, чтобы можно было проверить, какую сумму налогов платит тот или иной участник международных транспортных перевозок?

Сегодня же мелкий перевозчик сработал за "кэш", после чего "Карнет Тир" ушел, накладную выбросили, и дело сделано, все чисто и красиво. Вот вам еще одна лазейка для работы на демпинговых условиях. Это не просто наши убытки, но и бюджетные деньги.

Если рынок насыщен, то требуется его регулирование. Без этого получается базар. К примеру, генеральный директор ассоциации перевозчиков Белоруссии в свое время говорил, что они регистрируют в день до 100 международных перевозчиков. Получается, они регистрируют у себя международных перевозчиков на российский рынок. Такого не должно быть. Отсюда явление демпинга. Если бы они работали на белорусский карман. А то получается так, что Feximer имеет порядка 1000 автомобилей под белорусским флагом.

— В мире существует не так уж много крупных экспедиторских фирм, способных предоставить полный комплекс услуг на высоком уровне, имея при этом громадный опыт за плечами. Это Shenker, Danzas, Nedlloyd. В России, увы, сегодня нет экспедитора именно такого уровня. Даже "Совтрансавто" проигрывает. Это очень обидно?

— Конечно, мы явно уступаем таким гигантам, но стремиться к их уровню надо. И это вполне возможно, необходимо только одно — понимание со стороны государства.

В нашем государстве необходимо приводить в порядок все — и таможенную, и налоговую, и перевозчиков, и экспедиторов. Законы должны способствовать, в частности, созданию отечественного рынка товаров. Например, нет в России, нет в СНГ производства автомобилей, которые отвечали бы международным требованиям. Не умеем, не можем их делать. И почему мы должны выплачивать колоссальные таможенные платежи за ввоз таких автомобилей? Только потому, что кому-то здесь пришла дурь в голову? А ведь если рассуждать здраво, с прибыли, которую могут получить экспедиторские компании при нормальных условиях работы, государство получит намного больше средств, чем от прямых таможенных сборов.

Немаловажен и вопрос защиты экспедитора и перевозчика от криминального грузовладельца. Приведу пример с САМЕКО — Самарским алюминиевым заводом. Мы возили достаточно большое количество грузов этого предприятия напрямую и через экспедитора на экспорт. В один прекрасный момент Самарский алюминиевый завод поменял владельца, которым стал СИБАЛ (Новосибирский алюминиевый завод). При этом "активы" оставили у одного, а "пассивы" — у другого. "Совтрансавто" потерял на этом "мероприятии" порядка \$300 тыс. Это достаточно большие деньги и взыскать их почти невозможно.

И это тоже пример нецивилизованного рынка. По моему мнению, если идет реорганизация предприятия, предположим, оно продается, то новый владелец должен дать гарантии, что купит предприятие со всеми активами и пассивами.

Одним словом, проблем у экспедиторских компаний накопилось немало. И во многом это связано с несовершенной структурой Министерства транспорта, где есть департамент автомобильного транспорта, есть департамент морского транспорта, есть — речного, но экспедиторского департамента нет. А ведь это целая отрасль, где задействованы десятки тысяч людей. Создание такого департамента избавило бы нас от ненужной конкуренции, объединило бы интеллектуальные, материальные и иные возможности во благо успешного развития транспортно-экспедиторского комплекса страны, переживающего в настоящее время не лучшие времена.

Вопрос регулирования экспедиторских вопросов со стороны Минтранса на сегодняшний день поставлен очень слабо. Кроме АЭР, которая пытается "стучаться в закрытую дверь лбом", вопросы экспедиторов, кроме их самих, как заинтересованной стороны, никто не занимается.

Если у перевозчиков, кроме ассоциации есть еще департамент в Минтрансе, то экспедиторы этого пока лишены. Налицо полное отсутствие регулирующей государственной функции. А ведь сегодня в России зарегистрировано около 2000 экспедиторов. Это уже отрасль, а значит, нужен и регулирующий орган на уровне и в структуре Минтранса.



ЗАО "КАЛИНИНГРАДВНЕШТРАНС"

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР С 53-летним ОПЫТОМ РАБОТЫ

Полный комплекс услуг по транспортно-экспедиторскому обслуживанию всех видов грузов на всех видах транспорта:

- фрахтование и агентирование судов;
- перевалка в калининградских портах;
- декларирование;
- таможенная очистка (таможенный брокер).

Обеспечиваем железнодорожные перевозки грузов по железным дорогам России, Литвы, Белоруссии, Польши, Украины.

Контейнерные перевозки в международном сообщении с предоставлением морских контейнеров под загрузку в России, портах американского континента, Центральной и Юго-Восточной Азии, Дальнего Востока и Австралии.

Являемся агентом "Lisco Conline", "Baltic Container Lines", представителем южнокорейской линии "Cho Jang Line".

Обеспечиваем регулярное контейнерное сообщение с европейскими портами Гдыня, Бремерхафен, Гамбург, Антверпен, Гавр, Феликстоу, Гуль, Роттердам, паромную переправу Калининград – С.-Петербург – Киль – Калининград.

Железнодорожные тарифы на калининградские порты самые конкурентоспособные против других портов стран Балтии.

Приглашаем ваши грузы в калининградские порты.

Наши реквизиты:

236003, г. Калининград, ул. Портовая, 24,
тел./факс: (7-0112) 44-14-92, 57-23-72, 44-44-78

E-mail: logman@kvt01.enet.ru

progman@kvt02.ener.ru

jakovlevi@kvtrail.koenig.su

<http://www.enet.ru/~kvt01>



ДОЛЖНА БЫТЬ ЕДИНАЯ ТАРИФНАЯ И ТАМОЖЕННАЯ

ПОЛИТИКА



Владимир ЗЕРНОВ,
генеральный директор ЗАО СП "Калининградвнештранс"



Проводимые Минэкономразвития России мероприятия в виде различных конкурсов актуальны и подчеркивают внимание правительства к нашему бизнесу. Они направлены на расширение международных торговых отношений и поднятие престижа российских экспортеров и, соответственно, экспедиторских компаний.

Наш регион и расположенный в нем морской торговый порт, увы, оказались отрезанными от территории России Польшей и Литвой. Это определяет комплекс нерешенных проблем региона, в частности, при перевозке внешнеторговых грузов.

В меру своих возможностей мы стараемся решать проблемы российских экспортеров, желающих воспользоваться услугами Калининградского морского порта.

Благодаря вниманию правительства проблема тарифной политики на железных дорогах за последние два года частично была решена — на калининградское направление была предоставлена скидка с тарифов на 20%. Но не решена еще проблема дискриминационных железнодорожных тарифов по литовской территории, которые в 2 раза выше, чем для других стран. Дискриминации подвержены только российские грузы. В то же время тарифы на грузоперевозки в Эстонию и Латвию в 2 раза ниже. Мы бьемся уже два года. В прошлом году мы добились, чтобы на Литву отменили все скидки по железной дороге. И сейчас наш порт становится кон-

курентоспособным. Но литовцы по-прежнему сопротивляются и не снижают свои тарифы.

Имеется ряд проблем и по линии Государственного таможенного комитета России. Географическое положение Калининградской области требует исключительного подхода с проведением глубокого анализа в согласованности с другими министерствами, с соблюдением законов России и принятием ГТК нормативных актов, касающихся Калининградского региона. 22 марта 2000 года было принято протокольное решение Правительства России "О мерах по обеспечению социально-экономического развития и жизнедеятельности Калининградской области". Мы полагаем, что имеющиеся проблемы будут решены как на федеральном, так и на местном уровне.

Мы считаем, что Правительству России необходимо продолжить переговоры с Литовской республикой и добиться отмены дискриминационных железнодорожных тарифов в отношении России.

Также необходимо упростить и конкретизировать действующее таможенное законодательство, не обеспечивающее эффективное таможенное оформление и контроль. Кроме этого, хотелось бы восстановить таможенную стоимость товаров для всех таможен России и не ставить в тяжелое положение отдельные российские порты.

К примеру, Северо-Западное таможенное управление установило одну таможенную цену, а для Калининграда она составляет в 1,5 раза выше.

ГТК у нас единый, должна быть единая и таможенная стоимость.

(Из выступления на церемонии вручения диплома «Лучший экспортер России» 2000 года)



В Министерстве транспорта России прошла пресс-конференция министра транспорта Сергея Франка и его заместителя Бориса Новосельцева, посвященная результатам рассмотрения и одобрения Правительством РФ федеральной целевой программы модернизации транспортной системы России на период до 2010 года.

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ К 2010 ГОДУ

Что ждать от программы модернизации?

Сергей Франк сообщил, что транспортный комплекс сегодня занимает 12% основных фондов страны, 7% работающего населения и дает около 15% поступлений в бюджет.

По мнению министра, необходимость принятия программы модернизации системы транспорта вызвана рядом причин, в т.ч. недостаточными темпами обновления основных фондов транспортных средств, необходимостью сохранения имеющейся в последние 2 года тенденции роста объемов грузо- и пассажироперевозок, отсутствием стратегического планирования структуры грузоперевозок и наличием распыления имеющихся ограниченных средств, имеющихся у государства и субъектов Федерации, отставанием в информатизации транспорта, слабым развитием контейнеризации как наиболее прогрессивной транспортной технологии, слабой реализацией преимуществ отечественной транспортной системы в качестве транзитного моста между Европой и Азией, отставанием темпов автомобилизации и развития дорожной инфраструктуры, ужесточением международных требований экологии и безопасности на транспорте, не позволяющих использовать отечественные авиационные и

автомобильные средства при международных перевозках за рубежом.

Основной целью программы является обеспечение жизненно важных интересов страны по повышению сбалансированности, эффективности и безопасности национальной транспортной системы. Программа основывается на транспортном балансе страны и рассчитана на 8 лет, предполагая за это время рост грузооборота в 1,5 раза с опережающим ростом транзитных перевозок через территорию России, который увеличится в 10 раз.

Структурно программа включает 11 подпрограмм по видам транспорта (железнодорожный транспорт, автомобильные дороги, гражданская авиация, морской транспорт, внутренний водный транспорт, внутренние водные пути и реформирование общественного пассажирского транспорта) и по важным функциональным проблемам (международные транспортные коридоры, единая система организации воздушного движения, безопасность дорожного движения и информатизация). Общий объем финансирования на реализацию программы определен в размере 4,5 трлн. руб. в ценах 2001 г., в т.ч. из

федерального бюджета 1,0 трлн. руб. (22,5%), из которых на подпрограмму "Автомобильные дороги" предусматривается 939,8 млрд. руб. Остальное финансирование будет получено из бюджета субъектов Федерации — 30,4% и из внебюджетных источников — 47,1%. В составе средств из внебюджетных источников собственные средства предприятий предусматриваются величиной 86,7%. В 2002 г. общие затраты на реализацию программы должны составить 379,4 млрд. руб., в т.ч. из федерального бюджета — 81,3 млрд. руб.

Г-н С.Франк заявил, что "в результате выполнения этой программы влияние транспортного фактора будет менее чувствительным в условиях глобализации экономики и даст возможность отечественным товаропроизводителям легче осуществлять конкуренцию в условиях, когда география страны и большие расстояния создают дополнительные проблемы в виде объективно имеющихся больших транспортных расходов, и будут достигнуты следующие основные результаты:

- сформирована национальная система автомобильных дорог с увеличением протяженности на 20%. Примерно 10 млн. жителей получат возможность ежегодно пользоваться базовой транспортной системой с выходом на все ее транспортные возможности, включая регионы Сибири и Дальнего Востока;
- завершение формирования международных транспортных коридоров с транзит-

(Таблица 1)

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАТРАТ ПО ПОДПРОГРАММЕ "МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ"

МЕРОПРИЯТИЯ ПРОГРАММЫ	ОБЩИЙ ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ, млн. руб.	ВНЕБЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА	СРЕДСТВА ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА
Развитие морских портов	157460,15	156254,13	1206,02
Поставки морских судов	207315,63	205090,51	2225,12
Строительство и реконструкция объектов Морспасслужбы, РТП "Атомфлот", учебных заведений	1200,16	689,30	510,86
Прочие затраты	2150,0	47,6	21702,4
Ледоколы, включая атомные и учебное судно	26251,28	-	26251,28
Всего по морскому транспорту	414139,22	362135,44	52003,78



ной перевозкой около 500 тыс. контейнеров через территорию страны и получение доходов российских транспортных в размере 2-3 млрд. долл.;

- осуществление свыше 90 % грузооборота международной торговли через российские порты, снижая зависимость от импорта транспортных услуг, и сократить валютные расходы на транспортные услуги;

- обеспечение готовности внутренних водных путей к интеграции в европейскую систему внутренних водных коммуникаций;

- уменьшение среднего возраста морских и речных судов до 13 лет;

- снижение количества перевозчиков в гражданской авиации до экономически оптимального уровня и доведение удельного веса перевозок на воздушных судах отечественного производства до величины около 85-90%;

- готовность интеграции системы обеспечения безопасности воздушного движения в аналогичную европейскую систему".

Г-н Б.Новосельцев отметил, что успешное выполнение программы может быть достигнуто исключительно "при эффективном использовании следующих направлений увеличения инвестиционного потенциала и инвестиционной привлекательности транспортного комплекса России:

- применение либеральных методов амортизационной политики (ускоренная амортизация, укрупненные нормы амортизации и др.) для стимулирования инвестиционной активности транспортных предприятий;

- проведение гибкой и адекватной тарифной политики на всех видах транспорта;

- стимулирование лизинговой деятельности, направленной на модернизацию и обновление парка подвижного состава железных дорог, автомобильного и городского электрического транспорта, воздушных, морских и речных судов, дорожной техники, предприятий транспортного и дорожного машиностроения, автомобильной, авиационной и судостроительной промышленности;

- создание условий и возможностей для предоставления транспортным предприятиям, исполнителям мероприятий программы, налоговых и таможенных льгот, гарантированного права приобретения в собственность по минимальным ценам или безвозмездно земельных участков, на которых они размещены;

- создание условий для выпуска предприятиями транспорта облигационных займов под государственные процентные гарантии;

- содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов;

- осуществление государственного контроля за реализацией инвестиционных проектов и эффективностью использования финансовых и других ресурсов".

В число целей подпрограммы "Морской транспорт" включено создание условий для переключения российских грузопотоков из портов сопредельных стран на российские порты, повышение доли флота, контролируемого Россией, перевозки отечественным флотом не менее 40 % российских внешнеторго-

вых грузов, обеспечение конкурентоспособности отечественного флота на мировом транспортном рынке. Задания этой подпрограммы включают ввод в эксплуатацию перегрузочных комплексов в морских портах суммарной производственной мощностью 262 млн. т в год, в т.ч. специализированных — более 130 млн. т в год, поставка 249 морских транспортных судов (в т.ч. 200 специализированных) общим дедевейтом 7,6 млн. т и 69 судов обеспечивающего флота. В результате выполнения подпрограммы планируется обеспечить рост объемов перевалки грузов в российских морских портах на 82 % (со 182 млн. т в 2000 г. до 332 млн. т в 2010 г.), снижение доли российских внешнеторговых грузов, проходящих через порты сопредельных стран, с 30 % в 2000 г. до 4,8 % в 2010 г., увеличение объема тоннажа контролируемого Россией транспортного флота на 28 % (с 11,2 млн. т в 2000 г. до 14,4 млн. т в 2010 г.), а объема перевозимых грузов — на 17% (со 125 млн. т в 2000 г. до 147 млн. т в 2010 г.). Доля бюджетного финансирования подпрограммы составляет 12,5% общего объема затрат и они расходуются на строительство и содержание ледоколов и судов обеспечивающего флота государственного назначения, развитие системы безопасности судоходства, строительство учебных заведений (табл. 1)

В результате выполнения подпрограммы "Внутренние водные пути" будет обеспечена протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей 101,6 тыс. км, в т.ч. с гарантированными габаритами судовых ходов — 5,9 тыс. км и с освещаемой обстановкой — 36,4 тыс. км, а также восстановлена эксплуатационная надежность судоходных гидротехнических сооружений, находящихся на балансе 15 предприятий. Предлагается ввести в строй камеру второй нитки Кочетавского шлюза, обеспечить улучшение судоходства на 140 км пути, выполнить русловыпрямительные мероприятия на участке Н.Новгород — Городец с улучшением условий судоходства на 54 км пути, 10 насосных станций канала Волго-Дон, а также провести реконструкцию Беломорско-Балтийского канала с введением двух шлюзов. Должно быть построено 9 земснарядов и 27 судов экологического назначения. Объем финансирования составит 16254,3 млн. руб., в т.ч. за счет федерального бюджета — 8715,5 млн. руб., субъектов РФ — 1346 млн. руб., внебюджетных источников — 6102,8 млн. руб. Кроме того, капитальные вложения составят 12620 млн. руб. (включая 5531,2 млн. руб. из федерального бюджета).

В результате выполнения подпрограммы "Внутренний водный транспорт" предполагается увеличить объем перевозок грузов до 230 млн. т в год, в т.ч. до 17 млн. т в районы Крайнего Севера, и пассажиров — до 32 млн. чел. Предусмотрена поставка 225 транспортных судов общей грузоподъемностью 1006 тыс. т, 23 пассажирских скоростных судов, модернизация 56 грузовых и 10 пассажирских судов, увеличение объема перегрузочных работ в портах на 13,4 млн. т в год. Затраты на реализацию подпрограммы составят 46670 млн. руб. (включая 1898,7 млн. руб. из федерального бюджета). Капитальные вложения потребуются в размере 44779,1 млн. руб.

В то же время Б.Ф. Новосельцев сказал, что "программа направлена на ликвидацию узких мест в существующей сегодня транспортной системе и преследует именно цели ее модернизации". Действительно программа не содержит предложений по опережающим транспортным технологиям и можно ожидать, что и в 2010 г. отечественный транспорт, модернизированный по отношению к сегодняшнему уровню, будет отставать от развития международной транспортной системы, где уже сегодня активно идут работы по скоростным видам транспорта, воздухоплаванию, использованию новых экологически чистых источников энергии для автомобилей, строительству судов-газовозов и др. Приняв одобренную программу, наша страна будет в положении постоянно догоняющего и использующего зарубежные достижения.

Программа узаконивает в будущем отставание от мирового уровня, являясь, как и в прежние годы, механическим сложением потребностей отдельных, но не всех видов транспорта. Как можно говорить о будущем, не упоминая о главном для экономики страны грузопотоке нефти и газа, на котором базируется все благосостояние государства, а программа не содержит данных о трубопроводном транспорте, который является определяющим по этому направлению и от которого зависит развитие и железнодорожного и морского транспорта. Также не затронуты проблемы промышленного транспорта, который по объему перевозок и составу транспортных средств не уступает магистральному и оказывает не меньшее влияние на эффективность экономики. Неоднократно было показано, что современная транспортная программа должна базироваться на логистических принципах, исходя из величины транспортных грузопотоков, требуемых для нормального функционирования отечественной экономики. Программа выполнит свою задачу, если в ней будет не суммирование запрашиваемых транспортных средств, объемов инвестиций и бюджетного финансирования, а пути и способы создания экономических условий для привлечения отечественного и зарубежного капитала к решению транспортных проблем и внедрению опережающих нестандартных и эффективных транспортных технологий. Одобренная транспортная программа показывает, что и в 2010 г. отечественный транспорт не будет занимать лидирующего положения в мировой транспортной системе.

Константин СУВОРОВ



УНИЧТОЖИТЬ ТРЕЙДЕРОВ КАК КЛАСС

СОБИРАЮТСЯ ГТК И МНС

Чиновники ГТК и МНС в своем крестовом походе против фиктивного экспорта могли бы уничтожить экспортных трейдеров как класс. Их новая идея состоит в том, чтобы заставить экспортеров отвечать за уплату НДС по всей цепочке своих партнеров. Воплотить ее не удастся, поскольку они противоречат Налоговому и Таможенному кодексам. А то, что не противоречит, не может помешать налоговым злоупотреблениям.

Пресс-служба ГТК сообщила, что ведомство Михаила Ванина и МНС разработали совместный приказ "Об усилении таможенного контроля при декларировании товаров в соответствии с таможенным режимом экспорта".

В пресс-релизе говорится, что этот документ позволит "эффективно контролировать" возмещение НДС. Два ведомства намерены бороться с "искусственным завышением стоимости товаров с помощью многочисленных, зачастую фиктивных, сделок купли-продажи". В таких сделках обычно уча-

ствуют фирмы-однодневки или оффшорные компании, которые налог не платят, что не мешает экспортерам его возместить. Чтобы решить эту проблему, чиновники предлагают заставить экспортеров предоставлять в ГТК документы об уплате налога, заве-

ренные налоговиками. Без этих бумаг таможенники не будут оформлять товары на экспорт. Новые правила не затронут экспортеров, которые сами производят вывозимые за рубеж товары, а также экспортеров товаров, облагаемых экспортными пошлинами, включая нефть и газ и некоторые другие виды сырья. Таким образом, под более жесткий контроль попадут трейдеры, экспортирующие все остальные товары, например зерно, сахар, одежду и пр.

Чиновники ГТК пока не уточняют, какие именно документы будут служить пропуском на экспорт. Но, поскольку к самим экспортерам у чиновников претензий нет, логично было бы предположить, что от них будут требовать документы поставщиков, т.е. тех самых "фиктивных фирм". Это подтверждают и слова хорошо осведомленного источника "Ведомостей" в МНС. "Проблема не в экспортерах, а в других звеньях этой пороч-

ной цепи", — говорит источник.

До 1 января 2001 г. налоговики обязаны были возмещать НДС в течение 10 дней со дня подачи заявки. За это время они не успевали проверить всю цепочку от производителя товаров до экспортера. После вступления в силу второй части НК у налоговых инспекций есть на это три месяца; но собрать все необходимые документы им все равно сложно. Теперь они хотят пере-

ложить эту обязанность на плечи экспортеров.

Начальник зернового управления группы компаний "Русагро" Андрей Зуев уверен, что новый приказ ГТК и МНС станет "очень тяжелым ударом" для трейдеров, поскольку вернуть налог будет невозможно. "Мы закупаем зерно у многих компаний, которые на-

ходятся в разных регионах, и не можем проверять всех на честность. Мы же не Министерство по налогам и сборам", — говорит Зуев. Менеджер по вопросам таможенного регулирования PricewaterhouseCoopers

Марина Волкова уверяет, что дополнительные требования даже собственных документов экспортера об уплате налогов неизбежно вызывают задержки в их таможенном оформлении. Тем более что таких документов может не существовать в принципе, если в момент экспорта законный срок уплаты НДС еще не наступил. Между тем в пресс-релизе ГТК сообщает, что новая схема "ни в коей степени не затруднит внешнеэкономическую деятельность добросовестных экспортеров", и предлагает не

распространять на них новые правила.

Затая ГТК и МНС противоречит Налоговому и Таможенному кодексам. По словам старшего юрисконсульта компании "Юникон/МС" Сергея Шаповалова, НК не обязывает экспортеров требовать от своих поставщиков документы об уплате ими налогов. В ТК говорится, что обязательное условие экспорта — уплата таможенных платежей (НДС к ним относится). Но, по словам Шаповалова, речь идет не обо всем налоге, а об "очень конкретной его части — той, которую платит сам экспортер, но никак не его поставщик. Авторы приказа признают правоту эксперта. Источник в МНС сообщил "Ведомостям", что налогоплательщики не обязаны иметь при себе документы своих поставщиков об уплате налогов. И на первом этапе таможенники будут требовать от экспортеров только их собственные счета-фактуры.

Независимые эксперты уверяют, что есть законный способ решения проблемы и придумали его работники Минфина: открывать в банках субсчета, на которые экспортеры будут платить НДС, который сейчас они перечисляют поставщикам. С этих счетов деньги будут идти непосредственно

в бюджет. Шаповалов считает это "логичным и законным решением проблемы". Правда, идея Минфина касается только экспортера и последнего в цепочке поставщика, говорит Шаповалов. Чтобы обойти новые пра-

вила, достаточно будет сместить "фирму-однодневку" на одно звено ближе к производителю.

Наталья НЕЙМЫШЕВА

По данным МНС, в 2000 г. экспортеры пытались вернуть НДС на сумму более 155 млрд. руб., но смогли возместить лишь 104 млрд. руб. При этом сумма сбора НДС в федеральный бюджет в 2000 г. составила 269 млрд. руб. Данных о возврате налога в 2001 г. у ведомства пока нет.

"Мы не можем проверить всех на честность, мы же не МНС", — начальник зернового управления "Русагро" Андрей Зуев

EUROCONTROL И ГОСАВИАСЛУЖБА РФ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ



Европейская комиссия по безопасности аэронавигации Eurocontrol и Государственная служба гражданской авиации России Министерства транспорта РФ подписали соглашение о сотрудничестве.

Документ подписан в рамках первого визита в Москву генерального директора Eurocontrol **Виктора Агуадо** (Victor Aguado). Он отметил на переговорах с заместителем министра транспорта РФ **Карлом Руппелем**, что данное соглашение должно "демонстрировать заинтересованность в сотрудничестве между западноевропейскими государствами и Россией".

По словам г-на В. Агуадо, Eurocontrol получил разрешение на подписание данного соглашения от правительства всех 30 европейских государств — членом этой организации. Он также сообщил, что соглашение содержит 6 конкретных технических приложений по отдельным направлениям взаимодействия.

"Это начало нашего взаимодействия, которое мы будем осуществлять с целью укрепления сотрудничества с российскими уполномоченными органами в области гражданской авиации... Мы придаем большую важность нашим хорошим отношениям в будущем", — подчеркнул В. Агуадо.

Глава Eurocontrol провел также консультации с российской стороной по вопросу внедрения так называемых сокращенных минимумов вертикального эшелонирования. Он отметил, что совет Eurocontrol в июне этого года принял решение о переходе с 24 января 2002 года европейских государств на новые нормы эшелонирования для решения актуальной для Европы проблемы ограниченной пропускной способности при полетах. Таким образом, если в настоящее время на высотах от 8100 метров до 12100 метров эшелоны проходят через каждые 600 метров, то с внедрением новых норм они будут проходить через каждые 300 метров.

Однако, как было отмечено на переговорах представителями российской стороны, в настоящее время Россия обладает резервами по пропускной способ-

ности в системе управления воздушным движением (УВД). В этой связи переход на сокращенные минимумы эшелонирования над территорией России не является актуальной задачей. Российские специалисты, рассмотрев все факторы, а именно состояние парка воздушных судов, наземного оборудования, возможность переподготовки летного персонала, приняли решение о том, что переход на новые нормы эшелонирования может состояться в России не ранее 2004 года. При этом руководством Eurocontrol сообщили, что этот срок пока не является официальным.

В рамках перехода европейских государств на сокращенные минимумы эшелонирования Россия вступила в диалог с представителями всех смежных государств — от Турции до стран Прибалтики. Российская сторона на переговорах с Eurocontrol выразила уверенность, что в течение 2-3 месяцев будут решены все вопросы, и в первую очередь связанные с обеспечением безопасности полетов в переходных зонах, где начнут соприкасаться воздушные пространства с разными нормами эшелонирования. Кроме того, будут перезаключены соглашения с центрами УВД этих стран.

Госавиаслужба РФ также приняла решение о переходе Калининграда, как особой территории РФ, не имеющей границы с Россией, на новые нормы эшелонирования одновременно с европейскими государствами. В настоящее время этот вопрос рассматривается в Правительстве РФ.

"Нам необходимо сотрудничать по вопросу о переходе на новые нормы эшелонирования, в первую очередь, в целях обеспечения безопасности полетов. Мы открыты к сотрудничеству, переговорам, работе", — подчеркнул К. Руппель на переговорах с делегацией Eurocontrol.

По итогам переговоров две стороны приняли решение о необходимости создания нескольких рабочих групп по основным направлениям сотрудничества.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УТВЕРДИЛО ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

Правительство РФ утвердило федеральную целевую программу "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года", сообщил генеральный директор Российского авиационно-космического агентства (Росавиакосмос) **Юрий Коптев**.

На реализацию этой федеральной программы предполагается выделить более 150 млрд. рублей. Как сообщили разработчики программы, среди источников финансирования - федеральный бюджет (31 млрд. 431,3 млн. руб.), внебюджетные средства (118 млрд. 700,2 млн. руб.).

Как заявил г-н Ю. Коптев, специалистам поручено рассмотреть финансирование программы в полном объеме. Эта программа, по его словам, станет предметом обсуждения на предстоящей встрече авиастроителей с Президентом России **Владимиром Путиным**, которая, как предполагается, должна состояться в сентябре-октябре этого года. Разговор пойдет о кардинальном пересмотре политики в отношении развития авиационной техники и, главным образом, гражданской авиатехники, подчеркнул глава Росавиакосмоса.

Предусмотрено два этапа реализации программы. На первом этапе (2002-2005 гг.) предполагается доведение характеристик воздушных судов, созданных с 1992 года, до уровня новых международных норм, в том числе по шуму, аэронавигации и т.д. В этот же период предстоит создать научно-технический задел для нового поколения воздушных судов первой четверти XXI века.

В ходе второго этапа (2006-2010 гг. и период до 2015 года) планируется создание новой авиационной техники, конкурентоспособной в сравнении с разрабатываемой зарубежной авиатехникой.

В результате реализации программы предполагается обеспечить в 2002-2015 годах продажу гражданской авиационной техники в РФ и на экспорт на сумму около 1 трлн. рублей. Предусматривается, что за этот период в федеральный бюджет в виде налога будет направлено около 300 млрд. рублей, или в среднем 20 млрд. рублей в год. Кроме того, как ожидается, будет создано к 2015 году до 500 тыс. рабочих мест в авиационной и смежной отраслях промышленности.

Как рассчитывают разработчики программы, в результате ее реализации будет предотвращен отток из России конвертируемой валюты в размере около \$50 млрд. за счет исключения закупок зарубежной авиационной техники для технического переоснащения парка гражданской авиации РФ.

ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ЕДИНОГО ТАРИФНОГО ОРГАНА НЕ ПРЕДПОЛАГАЕТ ЖЕСТКОЙ ЛИКВИДАЦИИ ФЭК

Внесенные в Правительство РФ документы по созданию единого тарифного органа не предполагают жесткой ликвидации Федеральной энергетической комиссии России, заявил министр по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства Илья Южанов журналистам.

Глава МАП считает, что ФЭК должна быть ликвидирована, и необходимо внести соответствующие изменения в закон "Об энергетическом тарифе". Внесенные же в правительство проекты единого тарифного центра более мягкие — они предполагают создать эту структуру с учетом возможной и постепенной передачи туда функций ФЭК.

"Я считаю, что этот орган нужно создавать только с "чистого листа", — сказал И. Южанов. По его мнению, в настоящее время ФЭК России, регулируя тарифы на услуги естественных монополий, порой "отстаивает интересы определенной группы лиц, что называется, "захватом регулятора".

"Человек, который возглавит новый орган, должен быть крупной политической фигурой, ведь ему придется противостоять и находить компромиссы между всеми естественными монополистами — РАО "ЕЭС России", "Газпром", "Минсвязи", "Транснефтью", — отметил И. Южанов.

Министр предлагает создать при новом тарифном органе федеральный расчетный центр, который будет проводить все операции и в случае необходимости — осуществлять проверки. По его мнению, такой орган должен существовать не за счет федерального бюджета, а за счет некоторой доли отчислений от поступлений доходов по тарифам.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ УПОРЯДОЧИВАЕТ ТАМОЖЕННЫЙ РЕЖИМ ВРЕМЕННОГО ВВОЗА И ВЫВОЗА ТРАНСПОРТА

Правительство России утвердило положение об особенностях правового регулирования таможенного режима временного ввоза (вывоза) транспортных средств. Как сообщил департамент правительственной информации (ДПИ), соответствующее постановление подписал премьер-министр РФ Михаил Касьянов.

Положение разработано в целях упорядочения таможенного оформления транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РФ.

В положении перечислены условия, при соблюдении которых допускается их временный ввоз в РФ с полным освобождением от таможенных пошлин и налогов.

В противном случае в отношении транспортных средств применяется частичное освобождение от обложения пошлинами и налогами в порядке, установленном таможенным законодательством РФ в отношении временно ввозимых (вывозимых) товаров.

Временно ввезенные транспортные средства в случае перехода права собственности на них к российскому лицу подлежат до истечения установленного срока временного ввоза таможенному оформлению с соблюдением требований, установленных в отношении товаров при их выпуске для свободного обращения.

По положению, обратный вывоз вре-

менно ввезенного на таможенную территорию России транспорта должен осуществляться незамедлительно после завершения транспортных операций, для выполнения которых он был ввезен.

Таможенный орган РФ вправе устанавливать срок временного ввоза транспортного средства и продлевать его по запросу собственника или владельца средства. Предельный срок временного ввоза с полным освобождением от обложения таможенными пошлинами и налогами не может превышать 1 год, если иное не установлено нормативными правовыми актами Правительства РФ.

По положению, временно ввезенные в РФ транспортные средства не могут подвергаться операциям по переработке, ремонту и модернизации, за исключением обычных операций по техобслуживанию или ремонту, необходимых для обеспечения их сохранности и эксплуатации.

Действие положения распространяется на транспортные средства, используемые, кроме международных перевозок пассажиров и товаров, также для целей торгового мореплавания, гражданской, государственной и экспериментальной авиации, а также железнодорожного транспорта, за исключением случаев использования транспорта физическими лицами для личного пользования.

НАЧАЛИ ДЕЙСТВОВАТЬ СПЕЦПОШЛИНЫ НА ВВОЗ РЯДА ТОВАРОВ ИЗ ВЕНГРИИ

Таможенные органы РФ с 21 августа во исполнение постановления Правительства РФ № 532 взимают специальные импортные пошлины на ряд товаров, ввозимых из Венгрии.

Согласно постановлению ставка специальной пошлины на мороженые овощи, готовые супы и бульоны, масло рапсовое, сурепное или горчичное и их фракции составляет 15% от таможенной стоимости, а на фруктовые и овощные соки — 15%, но не менее 0,07 евро/л. Введение пошлин связано с принятием Венгрией "мер, нару-

шающих экономические интересы Российской Федерации и российских предприятий". По данным ГТК, Венгрия с 1999 г. применяет ряд ограничительных мер в отношении российских товаров.

В ГТК отмечают, что введение спецпошлин в размере, равном действующей ставке ввозной пошлины на указанные товары, не будет иметь значительных последствий для российского рынка, поскольку доля этих венгерских товаров в общем импорте России невелика, а также существуют альтернативные источники импорта.

УДЕРЖИТ ЛИ ИНФЛЯЦИЮ ОГРАНИЧЕНИЕ РОСТА ТАРИФОВ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Минэкономразвития предложило ограничить рост тарифов естественных монополий в следующем году. В ведомстве Грефа считают, что РАО ЕЭС не имеет права поднимать тарифы более чем на 32%, "Газпром" — на 20%, МПС — на 18%. Таким образом, министерство намерено удержать инфляцию в рамках 10-13% за весь 2002 г.

■ Нельзя рассматривать отрасли в отрыве друг от друга. Регулирование должно быть комплексным, как и предполагается с созданием ЕТО. Я не видел расчетов Минэкономразвития по установлению лимитов, и поэтому не могу сказать, насколько правильно это будет сделано. Сменю предположить, что в МЭРТ не было достаточно сил и ресурсов, чтобы провести взаимосвязанные расчеты. Вся надежда на то, что ЕТО сможет разработать систему согласованных тарифов, которая позволит допускать повышение тарифов естественных монополий с учетом взаимовлияния, а также влияния их на другие отрасли экономики. Я считаю, что

правила тарифообразования должны быть установлены на годы, они не должны меняться. Если мы действуем такими точечными решениями, это дезориентирует хозяйствующие субъекты и может приводить к отдельным инфляционным всплескам.

Владимир Цапелик, "Современные бизнес-технологии"

■ Безусловно, любое ограничение роста тарифов будет способствовать сдерживанию инфляции. В то же время увеличение тарифов монополий — не единственная причина роста цен, а потому установление лимитов не является гарантией того, что инфляцию удастся удержать в рамках прогнозных оценок. Могут возникнуть более серьезные источники инфляции, например скачок в природе денежной массы в связи с действиями ЦБ по стабилизации валютного курса рубля к доллару.

Елена Матросова, "Юникон"

■ При принятии решения об установлении лимита политические мотивы неоправданно пре-

вращают над экономическими. Любой лимит действительно позволяет сдерживать тарифы, но в определенный промежуток времени. При этом одновременно создается инфляционный навес, который, естественно, может обвалиться, и в самое неподходящее время. Если мы ставим задачу сдерживать инфляцию уже в этом году, нам это удастся. Но почти наверняка впоследствии произойдет если не обвал, то очень быстрый рост тарифов естественных монополий. Не надо обманывать экономику, тем более сейчас, когда начата реформа естественных монополий. При том что существует объективная потребность в адекватном росте тарифов, мы ставим условие их не повышать. Гораздо продуктивнее не решать этот вопрос таким пожарным порядком, а глубоко проработать скоординированную тарифную политику в отраслях естественных монополий именно с методической точки зрения. Тем более что темпы роста инфляции не являются пока критическими.

Игорь Николаев, "Ф. Б. К. — Консалтинг"

НОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО БИЗНЕСА



Ассоциация экспедиторов Санкт-Петербурга, которая с 01.01.01 года получила статус представителя Российской ассоциации экспедиторов в Северо-Западном федеральном округе, поставила себе цель - объединить транспортный бизнес. Чтобы создать для него полноценную информационную среду, ассоциация создала сервер www.mtb.spb.ru - "Транспортный бизнес Северо-Запада".

В транспорте, как и в любой отрасли экономики, ключевую роль играет информация, всесторонне освещающая отрасль, основные параметры которой - полнота, достоверность и системность. Благодаря Интернету появились условия для создания таких информационных продуктов, с помощью которых пользователи могут получать требуемую информацию оперативно и в необходимом объеме.

Сервер "Транспортный бизнес Северо-Запада" ориентирован на тех, кому требуются услуги по перевозке груза, а также специалистов транспортной отрасли - экспедиторов и перевозчиков. Акцент сделан на международные мультимодальные перевозки и на перевозки грузов через морской порт Санкт-Петербург. В рамках сервера отработаны такие актуальные задачи в сфере грузоперевозок, как поиск надёжного и опытного партнёра по бизнесу, организация быстрой и с минимальными затратами перевозки грузов.

Каталог компаний

В целях повышения эффективности работы и конкурентоспособности на рынке транспортных услуг международного транспортного комплекса Правительство Санкт-Петербурга поручило Ассоциации экспедиторов Санкт-Петербурга разработку реестра транспортных компаний (постановление Правительства от 26 июля 2001 года, № 49).

Это поручение полностью согласуется с проведённой на сервере работой по созданию базы данных транспортных компаний и придаёт ей законодательную основу. Основное её отличие от аналогичных баз в Интернете - это, во-первых, полнота информации о компаниях (анкеты компаний в зависимости от вида деятельности насчитывают от 12 до 20 пунктов), а во-вторых, наличие инструмента поиска по различным признакам. Системность, полнота информации и наличие инструмента поиска на сервере позволяют находить нужную компанию по совокупности запрашиваемых признаков. Наличие в анкете информации о лицензиях, стаже компании, оказываемых услугах и другие данные дают возможность предварительно и достаточно глубоко ознакомиться с компанией. Информация о компании становится доступной множеству потенциальных партнеров как в России, так и за рубежом.

Заявки на грузоперевозки и экспедирование

Для помощи грузовладельцам в организации перевозок грузов на сервере имеется инструмент подачи и обработки заявок на любые виды перевозок и экспедирование, а также на таможенное обслуживание, страхование, хранение груза. Преимущество данной системы в том, что заявки разработаны практически под любой вариант перевозок, что упрощает котировку ставок.

В настоящее время рынок грузоперевозок заметно активизировался. Растёт как объём перевозимых грузов, так и количество компаний, участвующих в грузоперевозках. Поэтому возрастает и актуальность программ, автоматизирующих работу в этой сфере. Внедрение транспортными компаниями технологий электронного бизнеса способствует интеграции рынка и повышению качества оказываемых транспортных услуг.

Предоставляемый механизм обработки заявок эффективно работает в сочетании с базой данных компаний. Прежде чем начинать взаимодействие с компанией, откликнувшейся на заявку, целесообразно изучить её анкету в базе данных. Поисковая система сервера позволяет легко найти компанию по совокупности признаков: услуги, регион деятельности, вид обрабатываемых грузов.

Новости транспорта и таможни

Значение Северо-Западного региона в транспортном отношении исключительно велико. Ключевую роль здесь играет Санкт-Петербург - крупнейший российский порт, связующий транспортные потоки России и Европы. Большое количество крупных портов, развитая сеть автомобильных и железных дорог, выгодное географическое положение региона создают условия для его динамичного развития и реализации множества транспортных проектов.

Одним из таких проектов, реализуемых Правительством РФ, является развитие транспортного коридора Восток - Запад с использованием Транссибирской магистрали. Главной задачей в этом проекте является развитие морских портов, примыкающих к Транссибу: контейнерных терминалов в морском порту Санкт-Петербург и в порту Восточный.

Другой важный проект - развитие 9-го трансъвропейского транспортного коридора Север - Юг, проходящего от Санкт-Петербурга через Москву, российские порты на Каспийском море и завершающегося в Индии.

Реализация этих проектов позволит к 2010 году увеличить объём транзитных перевозок грузов почти в три раза, до 58-60 млн. тонн. С иностранных на отечественные морские порты будут переключены грузопотоки в объёме 65-70 млн. тонн. Информация об этих и других проектах и событиях транспортного комплекса отражается как в разделе транспортных новостей, так и в разделах аналитических и статистических материалов.

Учитывая возрастающую активность транспортной отрасли в регионе, неудивительно, что раздел транспортных новостей Северо-Запада пользуется повышенным

спросом читателей со всего мира. На сервере ежедневно публикуются транспортные и таможенные новости. Новостная лента сохраняется на сервере, что даёт возможность проследить развитие многих вопросов в динамике.

В связи с тем, что акцент в информации сделан на мультимодальные международные перевозки и учитывая очевидный интерес к тематике сервера иностранных специалистов по транспорту и логистике, а также грузовладельцев (40% посетителей сервера - иностранцы), на сервере реализована английская версия и готовится французская.

Справочная информация и нормативные документы

Сфера грузоперевозок охватывает широкий спектр вопросов. На страницах сервера "Транспортный бизнес Северо-Запада" собрана информация, которая наиболее популярна и востребована. Здесь есть материалы по организациям транспортной сферы Северо-Западного региона, база нормативной документации, аналитические и статистические материалы, информация о портах и таможнях Северо-Запада, карты и другая полезная информация, которая со временем позволит абонентам сервера быстро находить и пользоваться накопленными данными в своей практической работе.

Вся информация сервера ориентирована на практическую работу. Требования при перевозке к различным видам грузов, расположение таможенных постов, изменения тарифов на перевозки, информация о контролирующих организациях, оперативная информация порта и таможни - всё это есть на сервере.

Учитывая очевидные перспективы использования Интернета в транспортной отрасли, Ассоциация экспедиторов Санкт-Петербурга активно пропагандирует и внедряет новые Интернет-технологии среди транспортных компаний.

Перечисленные особенности сервера ассоциации должны способствовать созданию открытого и «прозрачного» информационного пространства. Сервер www.mtb.spb.ru должен стать полезным инструментом в решении транспортно-логистических задач и сыграть объединяющую роль для всех участников транспортного бизнеса.

Михаил КЛУБКОВ,
кандидат технических наук



Михаил Числов,

начальник отдела Главного управления организации таможенного контроля ГТК России, полковник таможенной службы

О НЕКОТОРЫХ ПРИГРАНИЧНЫХ ПРОБЛЕМАХ на российско-украинском участке госграницы России

Российско-украинские отношения в таможенной схеме строятся на основе многосторонних межгосударственных и межправительственных договоренностей, двусторонних межправительственных соглашений, межведомственных договоров и других международных документов.

Решение отдельных таможенных проблем отражено, в частности, в соглашениях "О сотрудничестве и взаимопомощи в таможенных делах" от 24 мая 1993 г., "О пунктах пропуска через государственную границу между Российской Федерацией и Украиной" от 8 февраля 1995 г. и др.

Последнее из упомянутых соглашений (далее — Соглашение) определяет количество и классификацию пунктов пропуска на государственной границе двух стран и предусматривает установление 51 пункта пропуска, в том числе 13 железнодорожных, 37 автомобильных и одной паромной переправы.

В настоящее время все открытые установленным порядком автомобильные пункты пропуска обустроены по временной схеме домиками типа "Лесник" и функционируют в круглосуточном режиме. Девять лет эксплуатации показали, что имеющийся практически стандартный для всех них комплекс зданий и сооружений не отвечает предъявляемым к ним требованиям по обустройству и теплотехническим характеристикам.

Кроме того, на некоторых пунктах пропуска отсутствуют средства связи, водопровод, комнаты для отдыха личного состава и проведения занятий, не подведены линии электропередач, не хватает дорожно-коммунальной техники, складских помещений (в том числе помещений под склады временного хранения), нет канализации и скважин для питьевой воды. Отсутствуют элементарные сер-

висные услуги для участников внешнеэкономической деятельности. Материально-техническое обеспечение имеющегося в наличии немногочисленного автотранспорта осуществляется по заниженным лимитам пробега, при ограниченном финансировании на его содержание и эксплуатацию. Возросший товаропоток требует увеличения пропускной способности пунктов пропуска, решения ряда других связанных с этим вопросов.

Положение усугубляется необходимостью предоставления служебных площадей в автомобильных пунктах пропуска представителям других государственных контрольных органов. Учитывая, что на основании указов Президента и распоряжений Правительства Российской Федерации в пунктах пропуска может осуществляться помимо пограничного и таможенного иммиграционный, автогрузовой, санитарно-эпидемиологический, ветеринарный, фитосанитарный и транспортный контроль, следует сделать вывод об отсутствии элементарных условий для нормальной деятельности сотрудников государственных контрольных служб.

Вместе с тем, согласно имеющейся в ГТК России информации, вопросу обустройства таможенной границы украинской стороной уделяется неослабное внимание. В частности, на постоянной основе ведутся финансирование и строительство пунктов пропуска с развитой инфраструктурой. Так, многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) Успенка Амвросиевской таможни (Украина), граничащий с МАПП Матвеев Курган Таганрогской таможни (Россия), представляет собой модуль площадью около 300 кв. м под общим навесом, в котором имеются помещения для пограничного контроля, кабинеты начальни-

ка таможенного поста, старшего смены, личного досмотра, зал таможенного оформления товаров, котельная и т.п. В перспективе намечено обустройство и других АПП. Российские АПП, в частности Гуково и Куйбышево, не обустроены даже по временной схеме.

Подобные примеры сравнительной оценки (отрицательные для российской стороны) можно приводить и далее. ГТК России готов уравнивать существующий дисбаланс отставания. Однако постоянное недофинансирование ставит под сомнение не только успешное завершение планов по обустройству российско-украинского участка границы, но и выполнение Федеральной целевой программы развития таможенной службы Российской Федерации на 1996-1997 гг. и на период до 2000 года в целом.

Что касается хода выполнения названного Соглашения, то в соответствии со статьей 1 для пересечения границы между Россией и Украиной лицами, транспортными средствами и перемещения товаров и грузов **любой государственной принадлежности** планировалось открыть 13 железнодорожных, 15 автомобильных пунктов пропуска и одну паромную переправу.

На сегодняшний день в соответствии с названным Соглашением открыто 12 железнодорожных и 14 автомобильных пунктов пропуска.

Открытых в одностороннем порядке со стороны России железнодорожных и автомобильных пунктов пропуска нет.

В одностороннем порядке со стороны Украины открыт 1 автомобильный пункт пропуска Червонопартизанск на автопереходе Червонопартизанск — Гуково.

В соответствии со **статьей 2** Соглашения с целью передвижения через грани-



цу граждан, транспортных средств и перемещения товаров и грузов **только Российской Федерации и Украины** должны быть открыты 22 автомобильных пункта пропуска.

На данный момент 9 пунктов пропуска из общего их числа открыто в соответствии с установленным порядком.

8 пунктов пропуска не открыты. В их числе:

АПП Карповичи – Шушаны (работы по обустройству не проводятся как с российской, так и с украинской стороны. С обеих сторон эпизодически выставляются таможенные наряды).

АПП Середина Буда – Зерново (с российской стороны автопереход не открыт и не обустроен. Эпизодически выставляются таможенные наряды. С украинской стороны АПП обустроен по временной схеме. В настоящее время таможенный контроль не осуществляется).

АПП Кондратовка – Елизаветовка, Владимировка – Гордеевка, Мирополье – Кучеров (с обеих сторон автопереходы не обустроены. Таможенный контроль не осуществляется).

АПП Грабовское – Староселье (с обеих сторон автопереход не обустроен. Периодически выставляются таможенные наряды).

АПП Пыльное – Вергелевка (с российской стороны автопереход не обустроен. С украинской стороны обустроен по временной схеме. С обеих сторон таможенный контроль осуществляется периодически).

АПП Лозино–Александровка – Ровеньки (с обеих сторон автопереход обустроен по временной схеме. Периодически выставляются таможенные наряды).

В одностороннем порядке со стороны России открыт 1 автомобильный пункт пропуска Колотиловка на автопереходе Покровка – Колотиловка.

В одностороннем порядке со стороны Украины открыто 4 автомобильных пункта пропуска Александровка, Ивашки,

Бударки, Дьяково на автопереходах Александровка – Безымено, Ивашки – Головчино, Бударки – Тишанка, Дьяково – Куйбышево. Такое положение является явным нарушением статьи 7 Соглашения, где, в частности, говорится, что “открытие движения через пункты пропуска осуществляется пограничными и таможенными ведомствами Российской Федерации и Украины по завершении обустройства пунктов пропуска и создания необходимой инфраструктуры”.

Более того, открытие в одностороннем порядке названных пунктов пропуска ставит под сомнение целесообразность функционирования уже обустроенных, так как движение на неконтролируемых автопереходах, например, Дьяково – Куйбышево и Червонопартизанск – Гуково стало в несколько раз превышать транспортные потоки на близлежащих, открытых с обеих сторон в соответствии с установленным порядком.

Этим же Соглашением в соответствии со **статьей 3** для двустороннего сообщения через границу Российской Федерации и Украиной по **взаимной договоренности** между пограничными и таможенными ведомствами двух государств предусматривается (после строительства и создания необходимой инфраструктуры) возможность открытия 2 железнодорожных и 7 автомобильных пунктов пропуска. Ни один из них на данный момент не открыт.

Анализируя в целом ход выполнения Соглашения, следует констатировать, что с учетом сложившихся объективных условий оно, на наш взгляд, нуждается в корректировке. В частности, необходимо принять совместное решение по 12 неоткрытым с обеих сторон установленным порядком пунктам пропуска, а именно: Кондратовка – Елизаветовка; Мирополье – Кучеров; Грабовское – Староселье; Ивашки – Головчино; Пыльное – Вергелевка; Лозино–Александровка – Ровеньки.

Их комплексное обследование комиссией в составе администраций приграничных районов, пограничных и таможенных служб России и Украины было проведено еще в 1997 году. По итогам обследования установлено, что открывать названные пункты нецелесообразно, однако в правовом отношении этот вывод окончательно оформлен не был.

Кроме того, в случае принятия положительного решения по вопросу обустройства необходимо учесть результаты завершённой в 1999 году ГТК России инвентаризации в части обеспеченности как отдельно взятого пункта пропуска, так и всего российско-украинского участка государственной границы Российской Федерации. Так, в качестве исходных расчетных данных для удовлетворения необходимых потребностей целесообразно принять сведенные в таблицу цифровые показатели обеспеченности. Например, обеспеченностью МАПП Новошахтинск Шахтинской таможни СКТУ составляет:

- служебными помещениями – 23%;
- техническими средствами таможенного контроля – 72%;
- средствами связи – 83%;
- автотранспортом – 20%;
- вычислительной техникой – 80%.

По аналогичным показателям в приведенной таблице представлена средняя обеспеченность пунктов пропуска (в части таможенных органов) на российско-



украинском участке государственной границы в регионе деятельности Западного и Северо-Кавказского таможенных управлений.

Другой не менее важной и тесно связанной с изложенной выше проблемой является проблема приграничной торговли. Как показывает анализ, субъектами торговых отношений в этом случае в основном выступают физические лица, перемещающие через таможенную границу Российской Федерации как мелкие, так и крупные товарные партии. При этом наиболее часто ввозимыми из Украины в Российскую Федерацию товарами являются посуда из керамики, изделия из стекла и пластмассы, а вывозимыми из Российской Федерации - горюче-смазочные материалы, запасные части к автомобилям, продукты питания.

Следует отметить, что приграничная торговля носит экстенсивный характер, а её состояние зависит от многих причин, в том числе экономического развития районов сопредельных государств, рынка потребления товаров, цен на товары первой необходимости, времени года и т.п. Так, в летне-осенний период увеличивается поток плодоовощной продукции, перемещаемой физическими лицами. Основными местами сбыта товаров являются вещевые и продовольственные рынки.

Ввиду значительной протяженности границы, недостаточной её обустроенности, отсутствия в ряде мест пограничного и таможенного контроля существует реальная возможность беспрепятственного перемещения товаров. Это означает, что реализуемые обычно на вещевых и продовольственных рынках приграничных районов товары как российского, так и украинского происхождения не проходят фитосанитарный, ветеринарный, таможенный и другие виды контроля, так как ввозятся помимо пунктов пропуска. При этом в пунктах пропуска, как правило, нет представителей Госстандарта России по сертификации продукции, а у физических лиц отсутствуют сертификаты соответствия и сертификаты происхождения товара. В таких условиях защитить экономические интересы государства и обеспечить безопасность потребителей крайне сложно.

Положение осложняется и отсутствием единых нормативно-правовых актов, регулирующих вопросы упрощенного таможенного оформления товаров. К тому же действующая нормативная база предусматривает, что товары, ввозимые физическими лицами для производственной или коммерческой деятельности, подлежат декларированию. Однако, как показывает практика, физические лица часто не в состоянии самостоятельно задек-

ларировать ввозимые товары, оформить грузовую таможенную декларацию и паспорт сделки. Обращение к посредническим фирмам, оказывающим помощь по таможенному оформлению, теряет смысл из-за дороговизны предоставляемых ими услуг и незначительности товарных партий.

Кроме того, сами физические лица не имеют документов, подтверждающих их статус в ранге индивидуального предпринимателя, зарегистрированного в налоговой службе в соответствии с существующим законодательством Российской Федерации, и, следовательно, они не могут заниматься на территории Российской Федерации внешнеэкономичес-

Помимо этого назрела необходимость в разработке **порядка** пересечения российско-украинской границы гражданами, проживающими в приграничных районах. При решении этой задачи прежде всего, по нашему мнению, следует установить, сколько товаров (в весовом, стоимостном и количественном измерении) могут официально перевозить с собой при пересечении границы граждане обоих государств.

Важность совершенствования законодательной базы в этой области подтверждена на депутатских слушаниях по проблемам приграничных регионов Республики Беларусь, Российской Федерации и Украины, состоявшихся в г. Белграде

СРЕДНЯЯ ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ПУНКТОВ ПРОПУСКА

Вид пунктов пропуска	Обеспеченность, %				
	Служб.помещ.	ТСТК	Связь	Автотранспорт	Вычис. техника.
СКТУ					
Автомобильные	56,0	58,0	47,1	62,3	25,4
Железнодорож.	12,5	11,9	12,5	25,0	12,5
ЗТУ					
Автомобильные	87,0	48,0	70,0	66,0	47,0
Железнодорож.	82,0	35,0	70,0	27,0	26,0

кой деятельностью.

Различные сборы со стороны Украины (плата за въезд в экологическую зону, страховые, дорожные) также являются барьером для развития приграничной торговли (со стороны России все подобные сборы отменены). С учетом этого, а также в связи с подорожанием транспортных услуг, изменением курса российского рубля к украинской гривне и удаленностью ближайших сельскохозяйственных рынков приграничная торговля в некоторых районах практически не осуществляется.

25-26 мая сего года. Здесь было высказано предложение о разработке и принятии законов "О статусе регионов, граничащих с сопредельными территориями государств - участников СНГ", нормы которых (включая и таможенные) имели бы **унифицированный характер**.

Конечно, вне всякого сомнения, перечень нерешенных вопросов не ограничивается обсуждаемыми в данной статье. В то же время на сегодняшний день, как нам представляется, они являются наиболее актуальными для законопослушных граждан обоих сопредельных государств.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ВЫРАБОТАЛО ПРОЕКТ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ КРОССПОЛЯРНЫХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ

Правительство РФ выработало проект программы по развитию кроссполярных авиаперелетов, увеличение которых через Россию через 10 лет должно привлечь в страну дополнительно \$180 млн., сообщил вице-премьер Виктор Христенко журналистам.

Тема развития кроссполярных перелетов через Россию из Европы в Америку и обратно обсуждалась на прошедшем в Доме правительства РФ заседании комиссии по транспортной политике, в котором принял участие министр транспорта РФ Сергей Франк.

Развитие кроссполярных перелетов предполагает активизацию деятельно-

сти наземной службы по регулированию этих процессов, сказал г-н В. Христенко. По его словам, источниками ее финансирования могут являться дополнительные доходы от перелетов, которые поступают от их развития.

Вице-премьер отметил большую заинтересованность России в увеличении кроссполярных перелетов, а также в том, чтобы сделать их привлекательными и комфортабельными для пассажиров.

По данным г-на С. Франка, в 2001 году количество кроссполярных перелетов через РФ существенно увеличилось по сравнению с прошлым годом и составит 450 рейсов. В 2000 году было всего 200 таких рейсов.



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Проект

1. Общие положения и применение

1.1. Настоящие Генеральные условия деятельности экспедиторов Российской Федерации, в дальнейшем – «Генеральные условия»:

1.2. Устанавливают и регулируют отношения между экспедитором и заказчиком экспедиторских услуг.

1.3. Имеют юридическую силу и применяются только тогда, когда они включены в письменной форме в договор экспедирования или когда на эти Генеральные условия есть ссылка в письменном виде в договоре экспедирования.

1.4. Отменяют действие других условий договора экспедирования, если они противоречат настоящим Генеральным условиям.

1.5. Печатаются на оборотной стороне бланков документов Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) за исключением оборотного транспортного коносамента смешанной перевозки и необоротной транспортной накладной смешанной перевозки.

2. Определение понятий

2.1. «Экспедиторские услуги» - любые действия, относящиеся к организации и осуществлению перевозки, консолидации, хранения, складирования, обработки и доставки груза адресату по назначению, а также вспомогательные и консультационные услуги, относящиеся к выполнению вышеперечисленных работ, включая услуги, связанные с таможенным оформлением, прохождением карантинного и фитосанитарного контроля, решением налоговых вопросов, обеспечением страхования, производством платежей, оформлением документов, относящихся к грузам и их перевозке.

2.2. «Экспедитор» - юридическое или физическое лицо Российской Федерации, имеющее в соответствии с действующим российским законодательством право осуществлять экспедиторскую деятельность, заключившее с заказчиком договор на оказание экспедиторских услуг.

2.3. «Заказчик» - любое российское или иностранное юридическое или физическое лицо, заключившее с экспедитором договор на экспедирование или выдавшее экспедитору и принятое последним поручение на экспедирование, и обладающее правами и обязанностями в соответствии с этими договором и поручением или обладающее такими правами и обязанностями в результате действий, связанных с поручением на экспедирование.

2.4. «Перевозчик» - любое физическое

или юридическое лицо, имеющее в соответствии с действующим российским законодательством право осуществлять перевозку грузов, своими собственными транспортными средствами (фактический или действительный перевозчик) или любое физическое или юридическое лицо, возложившее на себя обязательства перевозчика (договорный перевозчик). Экспедитор может выступать договорным перевозчиком.

2.5. «Груз» - любое имущество и собственность, включая живых животных, а также контейнеры, поддоны и другие подобные предметы перевозки или упаковки, если только они не предоставлены экспедитором или перевозчиком.

2.6. «СПЗ» - «Специальные права заимствования» в определении Международного валютного фонда.

2.7. «В письменном виде» - письма, телеграммы, телексы, факсимильные сообщения и любая запись, сделанная электронными средствами информации, если она подтверждена электронно-цифровой подписью, либо иным аналогом собственноручной подписи.

2.8. «Ценности, ценные вещи, драгоценности» - золотые и серебряные слитки, драгоценные камни, ювелирные изделия, антиквариат, картины, произведения искусства, монеты, деньги, товарораспорядительные (оборотные) документы и другая подобная собственность и имущество

2.9. «Опасные грузы» - грузы, официально классифицируемые как опасные, и грузы, которые по своей природе являются или могут стать опасными, воспламеняющимися, радиоактивными, ядовитыми, а также грузы, могущие нанести ущерб природе и окружающей среде.

3. Договор экспедирования

3.1. Договор экспедирования заключается в письменной форме.

3.2. По договору экспедирования экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет заказчика, или за свой счет, выполнить или организовать выполнение предусмотренных договором экспедирования услуг, связанных с доставкой грузов заказчику в прямом или смешанном (мульти-модальном) сообщении.

3.3. Договором экспедирования могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или заказчиком, обязанность экспедитора заключить от имени заказчика или от своего имени договор перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, получение документов, требующихся для осуществления экспорта, импорта, транзи-

та грузов, производство таможенных и иных формальностей, проверку качества, количества и состояния груза, его погрузку и выгрузку, уплату пошлин, сборов и других расходов, а также осуществление иных работ и услуг, связанных с перевозкой груза.

3.4. По договору экспедирования заказчик обязуется возместить экспедитору все расходы и затраты, понесенные экспедитором в связи с исполнением договора, и уплатить экспедитору согласованное вознаграждение.

3.5. Если выполнение экспедитором своих обязательств находится под угрозой срыва вследствие возможных помех, препятствий или любых рисков, включая угрозу состояния грузов, и если эта угроза срыва не вызвана ошибками или небрежностью экспедитора и не может быть предотвращена путем принятия разумных мер и усилий, экспедитор имеет право отказаться от перевозки грузов по заключенному договору, и по мере возможности может передать эти грузы или любую их часть заказчику в месте, которое, по мнению экспедитора, является безопасным, удобным и пригодным для такого действия. При этом ответственность экспедитора в отношении такого груза должна быть прекращена, и экспедитор имеет право на получение согласованного по договору вознаграждения и компенсации, а заказчик обязан оплатить дополнительные затраты и расходы, проистекающие из вышеупомянутых обстоятельств.

4. Экспедиторские документы

Для осуществления своей деятельности экспедиторы - члены ассоциации на основании договора с дирекцией ассоциации могут использовать бланки экспедиторских документов (ФИАТА).

Право на использование этих бланков документов предоставляется ассоциацией при условии принятия экспедитора в индивидуальные члены ФИАТА.

К экспедиторским документам ФИАТА относятся:

1. Экспедиторское поручение;
2. Интермодальное весовое свидетельство грузоотправителя;
3. Декларация грузоотправителя о перевозке опасных грузов;
4. Складская расписка экспедитора;
5. Экспедиторская расписка о приеме груза;
6. Транспортный сертификат экспедитора;
7. Авианакладная ИАТА, применяемая экспедиторами;
8. Оборотный транспортный коносамент смешанной перевозки;

9. Необоротная транспортная накладная смешанной перевозки.

5. Поручение на экспедирование (экспедиторское поручение)

5.1. Экспедиторским поручением является документ, выдаваемый заказчиком экспедитору на организацию перевозки и экспедиторское обслуживание заказчика. Экспедиторское поручение выдается как в рамках заключенного договора на экспедирование, так и может быть разовым.

Типовой бланк поручения на экспедирование разрабатывается Ассоциацией экспедиторов Российской Федерации с учетом рекомендаций ФИАТА и может быть предоставлен экспедитору по его заявке.

5.2. В случае, если поручение на экспедирование выдается заказчиком в рамках подписанного между заказчиком и экспедитором договора и наличия согласованных ставок, экспедитор принимает такое поручение к исполнению немедленно по его получении.

5.3. Если поручение на экспедирование выдается заказчиком в качестве отдельного задания, то необходимо подтверждение экспедитора на исполнение такого поручения. Подтвержденное экспедитором поручение рассматривается как заключенный договор на экспедирование.

5.4. Поручение на экспедирование выдается в письменной форме: телексные и телеграфные поручения, а также поручения, переданные в виде факсимиле и электронных средств, считаются выданными в письменной форме.

5.5. При необходимости исполнения срочного поручения на экспедирование экспедитор может принять поручение устно по телефону при условии обязательного оформления в дальнейшем этого поручения в письменном виде. До предоставления экспедитору письменного подтверждения заказчик несет все риски, связанные с неправильной или неполной передачей поручения.

5.6. В случае, если после получения письменного подтверждения поручения, переданного по телефону, обнаруживается несоответствие между устным и письменным поручением, то экспедитор обязан немедленно информировать об этом заказчика и запросить уточнение поручения.

5.7. Изменения и дополнения экспедиторских поручений должны производиться только в письменном виде.

5.8. Выданное экспедитору поручение должно содержать все данные, необходимые для надлежащего его выполнения. За возможные последствия неправильных или неполных данных экспедитор не несет ответственность.

6. Грузы

6.1. Экспедитор не проверяет вес и количество мест принятого перевозчиком от заказчика или заказчиком от перевозчика груза, если на это нет специального указа-

ния. Количество мест устанавливается лишь в том случае, если груз принимается на склад экспедитора или отгружается со склада экспедитора.

6.2. Опасные грузы, а также скоропортящиеся грузы принимаются экспедитором только по письменному поручению.

Если такие грузы передаются экспедитору без специальных указаний, то заказчик принимает на себя ответственность за все убытки, которые могут возникнуть в связи с перевозкой, хранением и перевалкой этих грузов.

7. Страхование

7.1. Страхование грузов может осуществляться экспедитором только по письменному поручению заказчика. При этом страхование производится с учетом исключений и условий полисов страховых компаний, принимающих на себя риски.

7.2. При выдаче заказчику бланков экспедиторских документов ФИАТА экспедитор обязан застраховать свою ответственность.

8. Права и обязанности экспедитора

Экспедитор имеет право:

8.1. Привлекать третьих лиц для выполнения договора или поручения.

8.2. Осуществлять перевозку груза собственным транспортом.

8.3. Предложить заказчику смешанный (мультимодальный) способ перевозки и выступать в качестве договорного перевозчика. В этом случае экспедитор по договоренности с заказчиком может выдавать документ смешанной (мультимодальной) перевозки - коносамент или накладную ФИАТА, при этом взаимоотношения между экспедитором и заказчиком регулируются положениями, изложенными на оборотной стороне этих документов.

8.4. Требовать от заказчика возмещения всех расходов, возникших у него при исполнении поручения, уплаты согласованного вознаграждения.

Экспедитор обязан:

8.5. Добросовестно исполнить заключенный с заказчиком договор или принятое экспедитором поручение в интересах заказчика.

8.6. Точно следовать указаниям заказчика. Если указание заказчика мешает экономической и безопасной доставке груза, экспедитор должен немедленно обратить на это внимание заказчика. Если заказчик повторяет свое указание, экспедитор выполняет поручение с отнесением всех рисков на заказчика.

8.7. Если экспедитор не в состоянии полностью или частично выполнить поручение по независящим от него причинам, то исполнение соразмерно отодвигается на время действия этих причин. Экспедитор обязан немедленно информировать заказчика о невозможности исполнения поручения.

9. Ответственность экспедитора

9.1. Ответственность экспедитора определяется условиями договора экспедирования.

В том случае, когда экспедитор по договору экспедирования осуществляет часть экспедиторских функций (организация перевозки, экспедиция по отправлению груза, экспедиция по приему груза), его ответственность перед заказчиком ограничивается размером вознаграждения экспедитора, предусмотренного договором экспедирования. В этом случае экспедитор не может нести ответственность за убытки, связанные с повреждением, утратой груза или несвоевременной его доставкой.

9.2. В том случае, когда экспедитор по договору экспедирования осуществляет свою деятельность на условиях поставки груза «от двери до двери», он несет ответственность перед заказчиком по основаниям и в размере, определенными правилами главы 25 Гражданского кодекса Российской Федерации. При этом при использовании экспедитором документов ФИАТА его ответственность ограничивается правилами этих документов на основании ст. 7 Гражданского кодекса Российской Федерации.

10. Пределы ответственности экспедитора

10.1. Пределы ответственности экспедитора за любые утраты и ущерб не должны превышать в каждом конкретном случае суммы, установленной российскими нормативными актами, если только с заказчика экспедитора, перед которым этот экспедитор несет ответственность, не взыскана большая сумма.

10.2. Если экспедитору не было вручено извещение об утрате груза или нанесенном грузу ущербе лицом, уполномоченным получить этот груз, в момент передачи ему груза, то такая передача является фактическим доказательством доставки груза в хорошем состоянии и в целостности. В тех случаях, когда утрата или ущерб не являются очевидными, признается то же самое правило фактической доставки груза, если в течение шести календарных дней, считая с даты получения груза, не поступило в письменном виде от получателя извещения об утрате груза или ущербе грузу.

10.3. В отношении всех других утрат и ущерба, проистекающих из услуг, оказанных экспедитором заказчику, или услуг, которые экспедитор обязался предоставить заказчику, претензии должны быть предъявлены экспедитору в письменном виде в течение 14 дней, считая со дня, когда заказчику стало известно, что возникла необходимость предъявить такую претензию.

Если в течение указанного времени претензия не была предъявлена экспедитору, то она считается не действительной и полностью отклоняется, за исключением случаев, когда заказчик докажет, что он

по независящим от него причинам не мог предъявить эту претензию и что он предъявил ее как только появилась для этого разумная возможность.

11. Ответственность экспедитора за действия привлеченной им третьей стороны к исполнению договора на экспедирование

Экспедитор несет ответственность за действия любой третьей стороны, привлеченной им к исполнению договора на экспедирование. При этом общая ответственность экспедитора и привлеченного участника исполнения экспедиторского договора не должна превышать пределов ответственности, относящейся к данному виду услуг в соответствии с четко выраженным соглашением между экспедитором и заказчиком или проистекающих из настоящих Генеральных условий.

12. Право залога

12.1. Экспедитор в любое время имеет, в рамках действующего законодательства, право залога на грузы и относящиеся к грузу документы на любую сумму, причитающуюся экспедитору от заказчика, включая расходы по складированию и хранению, а также в качестве компенсации всех понесенных экспедитором расходов.

12.2. Экспедитор может удерживать залог любым разумным способом, который, по мнению экспедитора, подходит для этих целей.

13. Права и обязанности заказчика

13.1. Заказчик имеет право требовать от экспедитора исполнения принятого поручения надлежащим образом с должным усердием, с тщательностью добросовестного предпринимателя, в установленный срок и в интересах заказчика.

13.2. Заказчик имеет право отозвать ранее выданное экспедитору поручение с обязательным возмещением экспедитору фактических расходов, связанных с исполнением поручения.

13.3. Заказчик принимает на себя все расходы и затраты, связанные с действиями экспедитора в интересах заказчика в непредвиденных обстоятельствах.

13.4. Заказчик обязан сообщить экспедитору всю необходимую для осуществления экспедирования информацию о грузе и своевременно предоставить в распоряжение экспедитора все документы, требуемые для выполнения поручения, указать особые свойства груза, вследствие которых может быть нанесен вред другим грузам, людям, окружающей среде, а также обращать внимание на подверженность груза быстрой порче и разложению.

13.5. Заказчик гарантирует правильность и полноту представляемых экспедитору дан-

ных о грузе, передаваемом экспедитору, обращая особое внимание на свойства, касающиеся общей природы груза, ее маркировки, веса, объема, количества и, если требуется, на степень опасности груза.

13.6. Заказчик обязан возместить экспедитору все затраты и расходы, понесенные им в связи с исполнением поручения на экспедирование груза.

13.7. Заказчик обязан возместить экспедитору все предъявляемые ему иски, проистекающие из общей аварии, и предоставить по требованию экспедитора гарантии, обеспечивающие удовлетворение таких исков.

13.8. Заказчик обязан уплатить экспедитору согласованное вознаграждение в соответствии с договором на экспедирование.

14. Ответственность заказчика

14.1. Заказчик несет перед экспедитором ответственность за все потери, убытки, расходы, затраты и официальные сборы, понесенные экспедитором в связи с неполной информацией или неточным поручением, переданным им экспедитору или любым другим лицом, действующим от его имени, или любому другому лицу, перед которым экспедитор может нести ответственность, о грузах, причинивших смерть или увечье человеку, ущерб собственности, вред окружающей среде или любой другой убыток.

14.2. Заказчик несет ответственность за простой транспортных средств под погрузкой или выгрузкой или в ожидании погрузки/выгрузки, вызванный неправомерными действиями или бездействиями заказчика, а также несвоевременным приемом или вывозом грузов со складов экспедитора в размере штрафных санкций, предъявленных перевозчиком.

15. Претензия и иски

Если другое не предусмотрено, споры и разногласия между экспедитором и заказчиком, возникающие при исполнении договора или поручения на экспедирование, регулируются действующим российским законодательством и условиями конкретного договора на экспедирование.

16. Обязательность Генеральных условий

Генеральные условия имеют силу и применяются только в том случае, если они не противоречат положениям международных конвенций и российских законов, регулирующих экспедиторскую деятельность и экспедиторские услуги.

17. Настоящие Генеральные условия отменяют действие Общих условий деятельности российских международных экспедиторов от 18 апреля 1995 г.

ПУТИН НАЗЫВАЕТ СВЕРХЗАДАЧЕЙ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ ВЫПУСК КАЧЕСТВЕННЫХ И НЕДОРОГИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Президент РФ Владимир Путин в числе приоритетных задач развития экономики страны назвал увеличение выпуска и улучшение качества отечественных легковых автомобилей.

Он заявил об этом на совещании по вопросам развития отечественного автомобилестроения.

Президент особо подчеркнул социальную значимость снабжения населения «доступной по цене и хорошей по качеству отечественной техникой» и назвал это «сверхзадачей отечественной промышленности».

«Нельзя мириться, когда выпускаются автомобили вчерашнего дня», - сказал президент.

Г-н В. Путин также заявил о необходимости защиты внутреннего автомобильного рынка, подчеркнув, что при этом «мы не можем идти по пути закрытия рынка, ограничений прав людей приобретать импортную технику».

Здесь, сказал В. Путин о внутреннем автомобильном рынке, «должны быть сбалансированы подходы и справедливая, честная конкуренция».

Президент особо подчеркнул, что рассматривается проблема, которая «затрагивает практически каждую российскую семью». Именно поэтому, сказал В. Путин, автомобилестроение входит в сферу «особого внимания» правительства, являясь одним из приоритетов российской экономики. В список таких приоритетов, сказал президент, входит также судостроение, авиастроение и космос.

Г-н В. Путин привел на совещании следующие цифры: сегодня в России на 10 тыс. жителей приходится 135 легковых машин, что в 3 - 4 раза меньше, чем в развитых странах. Около 50% легковых автомобилей в стране эксплуатируются более 10 лет.

При этом президент напомнил, что в Евросоюзе приняты законодательные шаги по утилизации легкового автомобильного транспорта, выработавшего ресурс. В связи с этим, считает глава государства, в Россию может хлынуть поток устаревшей импортной автомобильной техники.

В. Путин напомнил, что в отечественное автомобилестроение «вкочены значительные ресурсы». «Нужно строить отечественное автомобилестроение, в том числе и на современной экономической базе», - сказал президент. Он пояснил, что в первую очередь речь идет о налоговой политике, и наравне с другими отраслями налоговое бремя на автомобилестроение облегчено.

В. Путин еще раз отметил, что в сфере отечественного автомобилестроения, как ни в одной другой, переплетаются все проблемы нашей жизни, интересы граждан.

РЦБ

ФОРУМ

Москва, отель «Рэдиссон-Славянская», 24—25 октября 2001 года

24 октября **Конференция-выставка**

25 октября **Третья ежегодная конференция-выставка**



Пленарное заседание.

Основные проблемы развития компаний в России

Секция № 1.

Управление финансами

Секция № 2.

Продажи и маркетинг

Секция № 3.

Информационные технологии



Пленарное заседание.

Перспективы развития российской финансовой системы

Секция № 1.

Инструменты и услуги на финансовых рынках

Секция № 2.

Инструменты и услуги на товарных рынках

Секция № 3.

Инфраструктура финансового и товарного рынка: развитие новых технологий

Масштабное мероприятие, объединяющее российские предприятия и финансовые круги. Обмен реальным опытом и лучшей практикой динамично развивающихся компаний. И компании-лидеры были когда-то обычными средними предприятиями...

Стоимость участия в одной конференции – 4800 руб. (включая НДС), в обеих конференциях – 7200 руб. (включая НДС) за одного участника.

В случае участия нескольких представителей от одной компании предусмотрены дополнительные скидки. В стоимость входит участие в работе

конференции, пакет раздаточных материалов, кофе, обед. Для регистрации в качестве участника и получения более подробной информации обращаться

в «Агентство Деловых Связей». Тел.: (095) 105 5157, 946 9898. E-mail: info@rcb.ru. Зарегистрироваться можно также на сайте www.rcb.ru



РОССИЙСКИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:

ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Проводя внешнеэкономическую политику, направленную на расширение взаимовыгодного сотрудничества с государствами всех континентов земного шара, обладая огромным ресурсным и производственным потенциалом, Россия является одним из крупнейших участников мирового товарообмена.

В 1999 г. перевозки экспортно-импортных грузов составили **596 млн.т.**, в том числе экспорт — **528 млн.т.**¹⁾. Объем транзитных перевозок достиг **20,8 млн.т.**²⁾. В 1998 г. российские экспорт и импорт товаров в стоимостном выражении составили около **\$115 млрд.** Объем перевозок экспортно-импортных грузов превысил **575 млн.т.**, из них экспорт — свыше **505 млн.т.**³⁾. Около 20 млн.т грузов проследовало по транспортным коммуникациям России транзитом, в основном железнодорожным транспортом.

Основные торговые партнеры России сегодня — страны Европы, на которые приходится более половины объема внешне-торговых перевозок (в 1998 г. — 298 млн.т.). Значительны объемы связей со странами СНГ (около 160 млн.т.), прежде всего с Украиной, Казахстаном и Белоруссией.

Перевозки пассажиров в международном сообщении составляют в настоящее время **14,7 млн. человек**⁴⁾. Около **11 млн. человек** следует через воздушное пространство России транзитом⁵⁾.

Относительно низкие объемы международных пассажирских перевозок обусловлены недостаточным развитием в стране одного из наиболее доходных видов деятельности — туризма — при наличии в России множества памятников национальной истории и культуры, уникальных природных и рекреационных комплексов

во всех регионах страны.

Хотя российская транспортная система имеет резервы производственных мощностей, она не в полной мере готова к обеспечению перспективных объемов перевозок грузов и пассажиров, в том числе следующих через территорию России транзитом. Это обусловлено прежде всего имеющимися диспропорциями развития мощностей различных видов транспорта для обеспечения перевозок отдельных видов грузов, значительным износом основных фондов транспортных предприятий, неразвитостью системы операторов перевозок в международном сообщении, значительным отставанием уровня качества транспортного обслуживания по сравнению с современными международными требованиями.

Геополитическое положение России между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности — Европой и Азией — предопределяет ее особую, ключевую роль в обеспечении евроазиатских связей.

Объемы торговли между Европой и Азией⁶⁾ достигают **\$600 млрд.** в год. Общий объем перевозок грузов в контейнерах между Западной Европой и Восточной Азией в настоящее время составляет более 6 млн. единиц в двадцатифутовом исчислении (TEU) при суммарной стоимости товарной массы **\$250 млрд.** Из этого объема к российским транспортным коммуникациям тяготеет 10 - 15%.

Дальнейшее увеличение объемов экспортно-импортных и транзитных грузовых, а также международных пассажирских перевозок по транспортным коммуникациям России будет определяться темпами экономического роста и структурных преобразований в экономике, техническим уровнем транспортной системы и качеством предоставляемых услуг.

Ожидается, что к 2010 г. объем внешней

торговли России в стоимостном выражении возрастет по сравнению с уровнем 1998 г. на 70 — 75%⁷⁾, а объемы перевозок экспортно-импортных грузов — на 30 — 35%⁸⁾.

Объем перевозок экспортно-внешнеторговых грузов составит **645 — 655 млн.т.**, в том числе экспорт — **550 — 555 млн.т.** и импорт — **95 — 100 млн.т.** Размер транзитных перевозок грузов возрастет в 2,9 — 3,0 раза и достигнет **58 — 60 млн.т.**, в том числе крупнотоннажных контейнеров (на направлении “Запад — Восток” — **250 — 300 тыс. TEU** и на направлении “Север — Юг” — **80 — 100 тыс. TEU**).

Синостранных на отечественные морские порты будут переключены экспортно-импортные и транзитные грузопотоки в объеме **65 — 70 млн. т.**

Из общего объема экспортно-импортных и транзитных перевозок морским транспортом будет перевезено 250 млн.т, железнодорожным транспортом (в прямом сообщении) — 160 млн.т, автомобильным транспортом — 28 млн.т, внутренним водным транспортом — 20 млн.т, воздушным транспортом — 0,4 млн.т⁹⁾.

Перевозки пассажиров в международном сообщении возрастут по сравнению с 1998 г. в 1,4 — 1,5 раза и составят 20 — 22 млн. человек¹⁰⁾, в том числе российских граждан, выезжающих за рубеж, — 11 — 12 млн.чел. и иностранных граждан, выезжающих на территорию России, — 9 — 10 млн.чел. Из общего объема перевозок пассажиров на долю автобусов отечественных и иностранных перевозчиков будет приходиться 3 — 5 млн. человек. Кроме того, 14 — 16 млн.человек проследует по транзитным международным воздушным трассам.

1) Таможенная статистика внешней торговли РФ. Годовой сборник. ГТК РФ. 1999 г.

2) По данным НИИАТа. Без учета транзита по нефте- и газопроводам.

3) Таможенная статистика внешней торговли РФ. Годовой сборник. ГТК РФ. 1998 г.

4) В сообщении со странами дальнего зарубежья. Источник: Российский статистический ежегодник. Госкомстат России. 2000 г.

5) Данные Государственной службы гражданской авиации Минтранса России. 2000 г.

6) UN/DESA, based an IMF, Direction of Trade Statistics, 1999.

7) “Основные направления социально-экономической политики Правительства РФ на долгосрочную перспективу”, 2000 г.

8) Оценка НЦКТП Минтранса России.

9) Оценка НЦКТП Минтранса России, НИИАТ, Союзморниипроект, ЦНИИЭВТ, ГипротрансТЭИ МПС России.

10) Оценка НЦКТП Минтранса России.

РФ И КИТАЙ БУДУТ СОТРУДНИЧАТЬ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Россия и Китай намерены сотрудничать в развитии международных транспортных коридоров, проходящих в направлениях Восток-Запад и Север-Юг.

Об этом шла речь на прошедших в Москве переговорах делегаций Минтранса РФ и министерства железных дорог КНР.

Российскую делегацию на переговорах возглавлял первый заместитель министра транспорта России **Анатолий Насонов**, китайскую — министр железных дорог КНР **Фу Чжихуань**.

На переговорах затрагивались также вопросы координации деятельности железнодорожного, авиационного, автомобильного, морского и речного видов транспорта в рамках интермодальных перевозок. В частности, речь шла о «стыковке» железнодорожного транспорта с морскими портами России на Дальнем Востоке.

БАКУ ЗАИНТЕРЕСОВАН В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА СЕВЕР-ЮГ

Азербайджан заинтересован в реализации проекта международного транспортного коридора Север-Юг, заявил вице-премьер правительства республики **Абид Шарифов**.

Он отметил, что в сентябре в Баку придут эксперты из России для рассмотрения проекта создания этого транспортного коридора. В ходе их визита будет рассмотрено соглашение по этому проекту.

По словам г-на А. Шарифова, ежегодно из европейских стран по новому коридору планируется перевозить **124 млн. тонн** грузов. Через Азербайджан в первое время предполагается перевозить около **15-20 млн. тонн** грузов, что представляет собой значительные объемы. Это и привлекает Баку к реализации данного проекта.

Как пояснил вице-премьер, транспортный коридор Север — Юг будет функционировать независимо от уже действующего транспортного коридора ТРАСЕКА. Инициатором нового проекта является Россия, так как маршрут ТРАСЕКА обходит ее. Маршрут коридора Север-Юг проходит через Северную Европу — Россию — Каспийское море — Персидский залив — Индию.

КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ ЗАКУПИТЬ У РОССИИ ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ

Китай предполагает закупить у России пять пассажирских самолетов Ту-204-120 — соответствующий контракт предполагается подписать в ближайшее время.

Как сообщил глава Росавиакосмоса **Юрий Коптев**, с российской стороны контракт подпишет компания «Авиаэкспорт».

По словам главы «Росавиакосмоса», сроки поставки самолетов еще обсуждаются. «Я думаю, они будут поставлены в ближайшие два-три года», — сказал г-н Ю. Коптев. Он отказался сообщить сумму контракта.

В то же время Ю. Коптев сообщил, что в Санкт-Петербурге предполагается подписать также российско-китайское соглашение о взаимном признании летной годности самолетов гражданской авиации. «Теперь все, что мы произвели и сертифицировали у себя по своим нормам, признается в Китае как сертификат, соответствующий их требованиям», — подчеркнул Ю. Коптев.

В свою очередь глава Межгосударственного авиационного комитета **Татьяна Анодина** заявила, что с подписа-

нием этого соглашения китайский рынок полностью открывается для отечественной авиационной техники, которая прошла национальную процедуру сертификации.

По ее словам, «Россия добивалась этого в течение последних пяти лет».

Г-жа Т. Анодина напомнила, что после катастрофы в Китае в 1999 году самолета Ту-154 возникли некоторые осложнения, хотя катастрофа произошла не по причине неисправности самолета. Она отметила, что тогда в Китае высказывались мнения, что российские самолеты не надежны.

«Мы документально подтвердили, что российская авиационная техника полностью соответствует нормам летной годности и американским, и общеевропейским», — отметила Т. Анодина.

Соглашение, которое предполагается подписать в Санкт-Петербурге, Т. Анодина охарактеризовала как «огромный прорыв не только в Китай, но и во всю Юго-Восточную Азию, что чрезвычайно важно».

ГОСАВИАСЛУЖБА РФ БУДЕТ ОТЗЫВАТЬ СЕРТИФИКАТЫ У КОМПАНИЙ-НАРУШИТЕЛЕЙ

Государственная служба гражданской авиации России намерена принимать самые решительные меры, вплоть до отзыва сертификата эксплуатанта, в отношении авиакомпаний, не выполняющих сертификационные требования.

Такое заявление сделал первый замминистра транспорта РФ, руководитель Госавиаслужбы **Александр Нералько** на совещании, посвященном расследованию катастрофы самолета Ил-76 14 июля в Подмоскowie.

«Все больше и больше проникает в гражданскую авиацию принцип — работать с наименьшими затратами и с наибольшей коммерческой отдачей», — отметил г-н А. Нералько.

По его мнению, авиационные власти «не должны компенсировать» явное нежелание работать по правилам. «То, что нами будут приниматься самые решительные меры, не должно вызывать никаких сомнений», — подчеркнул глава Госавиаслужбы.

Он также сообщил, что после катастрофы в Подмоскowie Госавиаслужба ввела жесткое правило: если при контрольном взвешивании самолета Ил-76 весовой показатель загрузки будет превышать норму на величину погрешности измерительного прибора, воздушное судно будет отправляться на капитальный ремонт.

При этом глава Госавиаслужбы подчеркнул, что если это будет обнаружено на арендованном в странах СНГ воздушном судне, то российские авиационные власти примут решение о полном запрете аренды воздушных судов стран Содружества.

Как сообщил А. Нералько, по результатам проведенных проверок после катастрофы 14 июля у 18 авиакомпаний были приостановлены сертификаты эксплуатантов из-за выявленных нарушений сертификационных требований. По его словам, эта работа будет проводиться и в дальнейшем.

А. Нералько подчеркнул, что сокращение количества авиакомпаний не является самоцелью. Это оптимизация работ, направленная на то, чтобы работали только компании, которые признают установленные авиационные правила.

Как сообщил А. Нералько, будет принято решение об аннулировании сертификата эксплуатанта компании «Русь», чей самолет потерпел катастрофу.

Как сообщалось ранее, авиакомпания «Русь» направила в Московский арбитражный суд иск к Госавиаслужбе РФ о незаконности приостановления действия сертификата эксплуатанта.

INTERMODAL 2001



HAMBURG

13 – 15 ноября 2001
Гамбургский Выставочный
и конгресс – центр
Гамбург, Германия

Единственная Международная
выставка и конференция,
посвященные мультимодальным
перевозкам, логистике и транспорту

морские перевозки • железнодорожные перевозки •
автомобильные перевозки • воздушные перевозки •
контейнерные перевозки • перевозка опасных грузов •
упаковка и хранение • порты и терминалы • логистика



www.intermodal-events.com

INFORMA MARITIME & TRANSPORT

69-77 Paul Street,
London EC2A 4LQ.

Tel: +44 20 7553 1439

Fax: +44 20 7553 1820

E-mail: michelle.fisk@informa.com

www.dars.ru

ДАРС КОНСАЛТИНГ

121249, Россия, Москва,

Кутузовский пр-т, 2/1, офис 428

Тел. +7 (095) 933 6855

Факс +7 (095) 933 6854

E-mail: consulting@dars.ru





Основанное в 1991 году предприятие "Нефтехимтранс" отмечает в этом году свое 10-летие. Оно имеет сегодня прямые договоры с железнодорожными администрациями практически всех стран СНГ, некоторых государств Восточной Европы, что позволяет качественно и оперативно осуществлять экспедиторское обслуживание предприятий нефтехимической и химической промышленности.

Наличие собственного парка позволяет "Нефтехимтрансу" оказывать полный комплекс транспортных услуг: планирование, слежение за вагонами в пути следования, предоставление собственного подвижного состава и т.д.

Сегодня "Нефтехимтранс" — пожалуй, единственная экспедиторская фирма, организовавшая на предприятиях России производство современных цистерн для перевозки широкой номенклатуры наливных химических грузов. По инициативе предприятия в 1995 году создан Союз изготовителей специальных химических цистерн — "Союзспецхимцистерна", куда вошел ряд крупных промышленных и научных организаций. "Нефтехимтранс" — головное предприятие Союза, взявшего за решение поистине государственных вопросов — от проектирования до серийного выпуска новых российских вагонов.

Накануне 10-летнего юбилея "Нефтехимтранса" наш корреспондент встретился с директором предприятия, академиком отделения реальной экономики Международной академии информатизации (МАИ) Николаем Трохиным с просьбой рассказать, как в условиях формирования в экономике РФ рыночных отношений предприятию удалось организовать и найти свое место в комплексном решении транспортных проблем, наладить финансирование, возглавить разработку и освоение выпуска в России новых моделей специализированных вагонов.

ЗАРАБОТАННЫЕ СРЕДСТВА — В ОТЕЧЕСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

— Николай Николаевич, 10 лет назад Вы возглавляли Транспортную службу Министерства химической и нефтеперерабатывающей промышленности СССР, сегодня Вы руководитель предприятия, которое сами и создали.

Возглавляемое Вами государственное предприятие "Нефтехимтранс" — член Организации сотрудничества железных дорог и Международного союза железных дорог, Международной ассоциации экспедиторских организаций, награждено многочисленными международными призами и медалями. Оно заслужило право быть внесенным в реестр "Надежный партнер" Торгово-промышленной палаты России.

В 2000 году транспортно-экспедиторские услуги "Нефтехимтранса" сертифицированы Регистром сертификации на федеральном железнодорожном

транспорте, а Вы, как его руководитель, названы лауреатом международного конкурса "Человек года на транспорте". А как все начиналось?

— 9 сентября 1991 года Министерство химической и нефтеперерабатывающей промышленности СССР, исполнительная дирекция ассоциации "Синтезкаучук" и внешнеэкономическое акционерное общество "Нефтехимэкспорт" заключили договор и учредили государственное предприятие "Нефтехимтранс".

Московская регистрационная палата зарегистрировала Устав новой организации 30 октября 1991 года. Это и стало датой основания нашего предприятия, стартовавшего в самостоятельную производственную и экономическую жизнь.

Свою самостоятельную хозяйственную экономическую деятельность мы начали практически с нуля. Единственной поддержкой предприятию было письмо бывшего первого заместителя министра химической и нефтеперерабатывающей промышленности СССР В. Н. Кулагина, в котором он сообщил руководителям заводов и организаций отрасли, что Транспортная служ-

ба министерства ликвидирована и отдельные ее функции выполняет теперь ГП "Нефтехимтранс".

Предприятие продолжало вести разработку, согласование и защиту в транспортных организациях централизованных планов перевозок грузов, оказывало помощь в их реализации, согласовывало условия и правила перевозки грузов всеми видами транспорта, в том числе опасных, негабаритных грузов, обеспечивало заводы нефтеперерабатывающей, нефтехимической и химической промышленности подъемно-транспортной техникой и технологическим оборудованием, вагонами-цистернами для перевозки специальных химических грузов, поставляло им магистральные и промышленные вагоны, маневровые тепловозы и снегоуборочную технику, автоэлектропогрузчики, автомобильный транспорт, различное вспомогательное оборудование и т.д., что позволило сохранить определенную преемственность при ликвидации Минхимнефтепрома СССР.

— В то же время предприятию необходимо было завоевывать и наращивать собственный авторитет?

нефтехимии приобретать новое оборудование резко ограничилась. По этой причине, как бы само собой, "затухает" одно из эффективных направлений нашей работы — поставка техники. Это уменьшало финансовые возможности предприятия и ставило под угрозу срыва программу по вагоностроению. Руководство ГП "Нефтехимтранс" было вынуждено искать приложения опыта и способностей коллектива в иных сферах. Среди различных вариантов предпочтение было решено отдать экспедированию.

Как вид деятельности экспедирование грузов по железным дорогам России, стран СНГ и Балтии появилось в результате распада единой сети железных дорог бывшего Советского Союза и возникших в связи с этим проблем перевозок. Кроме того, с созданием многочисленных коммерческих структур увеличилось количество грузоотправителей, многие из которых не знали и не представляли себе установленных жестких порядков и законов железных дорог.

Менее чем за полгода нами была проведена огромная работа по разработке необходимой документации, заключению договоров с соответствующими структурами МПС РФ и администрациями транзитных железных дорог Белоруссии, Украины и др. В течение 1994-1998 годов, сваявая новое направление, сотрудники учились, что называется, "на ходу" — искали клиентов, отработывали формы и методы работы и взаимодействия с партнерами и клиентами. Время подтвердило правильность выбранного направления. Сегодня ГП "Нефтехимтранс" активно и надежно работает на рынке экспедиторских услуг при перевозке железнодорожным транспортом экспортно-импортных и транзитных грузов не только нефтехимической и химической промышленности, но также фирм и организаций других отраслей экономики России, стран Азии и Европы. Признанием сокого авторитета ГП "Нефтехимтранс" на международном и внутреннем рынке экспедиторских услуг явилось вступление предприятия в 1998 году в Российскую ассоциацию международных экспедиторов (РАМЭ), а в 1999 году — в Международную ассоциацию экспедиторских организаций (ФИАТА). Предприятие стабильно и активно расширяет сферу влияния на рынке и клиентуру, что волеет выполнять соответствующие эстиционные программы. Развитие фирм-посредников во всех рах экономики как в России, так и в других странах рождает острую конкуренцию на внутреннем и на международном рынке услуг, диктует жесткие правила ра для всех его участников. Поэтому мы го внимания уделяем сегодня информационной работе.

— Известно, что начиная с 1997 года "Нефтехимтранс" ежегодно представлен Лосковской международной выставке

"Транс Россия", где участвует от 160 до 300 различных фирм и предприятий из России, многих стран Европы, СНГ и Балтии. Что Вам дает участие в выставках?

— Выставки, в которых мы участвовали в последнее время: "Транс Украина-97 и 98", "ТрансЕвроАзия-97" и "Транзит-98", Нижегородская и Лейпцигская-98 ярмарки, "Транспорт и логистика", Брно-2001 — способствуют установлению новых деловых контактов с предприятиями и организациями профильной деятельности, ознакомлению с последними достижениями в области науки, техники и новых технологий, совершенствованию системы транспортных перевозок в России, Европе и странах Центральной Азии. Работа предприятия и участие в выставках были замечены международной общественностью и с 1997 по 2000 г. включительно предприятие награждено "Аркой Европы" за качество, призом "Америка за качество", международными призами "Золотая Звезда" за качество и за предпринимательский престиж, семью международными призами престижа и коммерческого имиджа.

Нам также приятно добавить, что в 2000 году Ассоциация содействия национальной промышленности Франции наградила "Нефтехимтранс" "Золотой медалью" за устойчивость и умение выживать в условиях финансово-экономического кризиса, а Вы — нагрудным знаком за вклад в области стратегического менеджмента.

— Коротко — итог! В чем успех коллектива "Нефтехимтранса"?

— В профессиональном подходе к делу, высокой ответственности и внимании к клиентам и партнерам. Заботе о каждом члене коллектива и в то же время требовательности к выполнению им своих обязанностей.

На этом основывается уверенность, что предприятию, находящемуся в постоянном поиске новых идей и горизонтов, по плечу решать проблемы любой сложности.

— *Примите наши поздравления с юбилеем "Нефтехимтранса". Желаем Вам и впредь успешной работы.*

— Спасибо Вам за внимание и поздравления.



ОАО «Дзержинскимаш» и АО «Маршансхиммаш» создали цистерны для перевозки серной и крепкой азотной кислот.

Поскольку АО «Завод металлоконструкций» имело определенный опыт изготовления вагонов-самосвалов, которые могли использоваться на карьерных и внутризаводских железнодорожных путях, перед заводом была поставлена задача создать думпкары для работы на магистральных железнодорожных путях. И такая модель конструкторами была разработана, изготовлен опытный образец, проведены испытания. Межведомственная комиссия приняла в эксплуатацию магистральный вагон-самосвал для перевозки сыпучих и кусковых грузов грузоподъемностью 68 тонн. Эти вагоны-самосвалы отличаются высокой прочностью и выдерживают при погрузке удары глыбы весом полторы тонны с высоты до полутора метров.

— С такими результатами Вы пришли к 1996 году — к 5-летию юбилею «Нефтехимтранса». Что было особенно характерно для этого времени?

— К концу 1996 года численность собственного парка составила 88 цистерн и вагон-самосвал. Это потребовало от руководства и сотрудников технического отдела дальнейшего совершенствования работы по обеспечению технически исправного состояния парка цистерн, в том числе находящегося в аренде. Происходит это на фоне того, что МПС усилило контроль за своевременностью проведения деповского и капитального ремонтов, их качеством. Предельно жесткие требования к чистоте цистерн стали предъявляться органами охраны окружающей среды. Договоры с тепловозоремонтными заводами, вагонными депо, промыво-пропарочными станциями, оперативная работа с ними обеспечивает всегда «боевую» готовность цистерн. Это отмечают арендаторы и клиенты предприятия.

Первые годы «новой пятилетки» отмечены тем, что межведомственными комиссиями приняты и рекомендованы к выпуску новые модели цистерн. В первую очередь произведена дальнейшая модернизация нефтебензиновой вагон-цистерны, которой присваивается модель 15-1002.

На АО «Завод металлоконструкций» выпущен опытный образец цистерны для перевозки фенола.

Изготовлены опытные образцы цистерн для перевозки аммиака с котлами диаметром 2600 и 3000 мм. Диаметр их котла определяет грузоподъемность цистерн соответственно в 43 и 30,7 т. Вагон с котлом диаметром в 2600 мм имеет габарит 02-ВМ, поэтому может следовать по железнодорожным путям Европы с шириной колеи 1435 мм с перестановкой ходовых тележек на станциях перехода с одной колеи на другую.

В 1998 году создается вагон-цистерна для перевозки слабой азотной кислоты, котел которой изготавливается из нержавеющей стали. Межведомственная комиссия приняла решение о выпуске опытной партии в количестве 500 таких вагонов.

— *Время, как известно, не стоит на месте. Что показали итоги прошлого года? Какие проблемы стоят сегодня перед российскими цистерностроителями?*

— В конце 2000 года освоена в производстве новая цистерна для перевозки пропан-бутана.

Практически была достигнута цель, которую ставило перед собой ГП «Нефтехимтранс», инвестируя программу создания российского цистерностроения. Фактически для перевозки всех основных групп продуктов — нефтебензиновых, кислотных, специальных химических и ароматических, сжиженных газов — имелись подготовленные к выпуску современные модели отечественных вагонов-цистерн.

Между тем, серьезных заказов на поставку такого подвижного состава нет ни со стороны МПС РФ, ни от собственников крупных транспортных компаний, фактическими владельцами которых, как правило, являются представители зарубежных стран, а иностранные фирмы вовсе не заинтересованы в покупке новых вагонов-цистерн, сроки окупаемости которых в режиме аренды достигают 12 лет.

В ГП «Нефтехимтранс» предвидели такой оборот событий. Тем не менее, предприятие было твердо уверено в необходимости начатого дела и продолжало осуществлять эту огромную работу совершенно не случайно. Имеющийся опыт транспортно-эксплуатационной деятельности давал достаточные основания для того, чтобы иметь собственный взгляд на состояние и перспективы развития вагонного парка в России и, в частности, на заводах химической и нефтехимической промышленности.

Есть уверенность в том, что именно эти предприятия должны быть владельцами всего технологического парка вагонов-цистерн, обеспечивающего полный производственный процесс — от завоза сырья до отправки готовой продукции потребителям. Преимущества такой формы очевидны. В первую очередь это будет связано с соответствующим отношением собственника к техническому состоянию своих цистерн, тем более, что для этого есть все возможности. Практически каждое химическое, нефтехимическое или нефтеперерабатывающее предприятие имеет собственное транспортное подразделение, в том числе и железнодорожное, с ремонтно-эксплуатационной базой,





способной содержать цистерны в технически исправном состоянии, соблюдать установленную периодичность ремонта и освидетельствования цистерн и котлов.

Немаловажным фактором для улучшения использования собственных цистерн станет заинтересованность предприятий в расширении номенклатуры перевозимых грузов в вагонах определенной модели. Это позволит заводам иметь широкий маневр при использовании имеющихся и приобретаемых цистерн на перевозках родственных химических продуктов. Тем самым будут экономиться огромные средства предприятий и комбинатов при приобретении цистерн многоцелевого назначения вместо специализированных цистерн.

Серьезной проблемой при эксплуатации арендованных вагонов-цистерн является их пропарка и промывка. И если для нефтебензинового парка эти операции проводят многие специализированные станции, то очистку от продуктов "химии" и других опасных грузов осуществляют единицы, что ведет к значительным материальным расходам и потерям времени. Собственный подвижной состав будет проходить пропарку и промывку в процессе технологического цикла предприятия, где, как правило, имеется и необходимое оборудование и, что крайне важно для экологии, комплекс специальных сооружений по очистке и утилизации вредных отходов.

— *Какие еще существуют проблемы в отечественном цистерностроении?*

— Расширение торговых связей России с европейскими странами, рост грузовых международных железнодорожных перевозок экспортно-импортных грузов сдерживается необходимостью перевалки груза на границах государств, имеющих железнодорожную колею различной ширины. Отсюда и настоящая потребность в вагонах для бесперегрузочного сообщения между Россией, СНГ и Европой. За решение этой сложной задачи взялось и государственное предприятие "Нефтехим-транс".

Некоторая база для этого была создана. Ученые и конструкторы накопили определенный опыт создания конструкций цистерн различных назначений для отечественных железных дорог.

Созданы мощности по изготовлению цистерн. Освоена в производстве универсальная железнодорожная платформа. Как член международных организаций ГП "Нефтехимтранс" получило в собственное пользование комплект Памяток МСЖД/ОСЖД, определяющих единые технические требования к отдельным узлам, приборам и системам вагонов, работающих на перевозках грузов в направлении "Запад — Восток — Запад". Предприятие располагало рабочими материалами участника экспертной группы МСЖД/ОСЖД, разрабатывающей Памятку по техническим предписаниям и условиям допуска к обращению вагонов нового исполнения.

На этой основе общими усилиями предприятий "Союзспецхимцистерны" была разработана принципиально новая конструкция универсального вагона-цистерны для бесперегрузочной транспортировки широкой гаммы наливных химических грузов по железным дорогам не только России, СНГ, Балтии, где ширина колеи 1520 мм, но и по колее 1435 мм с перестановкой тележек для железных дорог стран Европы. Это цистерна многоцелевого назначения для перевозки грузов плотностью от 0,6 до 1,06 т/м³, способна работать в любых климатических условиях, а соответствующий габарит (03-ВМ) обеспечивает ей беспрепятственный проход по транспортным путям, мостам и тоннелям.

АООТ "Завод металлоконструкций" с партнерами "Союзспецхимцистерны" изготовило такой опытный образец цистерны модели 15-1018. Он успешно прошел приемочные испытания, и межведомственная комиссия рекомендовала его как базовую модель для организации в России производства вагонов-цистерн типа "Восток-Запад". Конструкция цистерны защищена патентом России.

В 2000 году была полностью оформлена документация и вагон-цистерна модели 15-1018 сертифицирована Регистром сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (РСФЖТ). Базовая модель вагона-цистерны позволяет создавать и организовывать производство целой серии различных цистерн, отвечающих самым высоким требованиям международных транспортных организаций.

— *Несомненно, хочется пожелать ГП "Нефтехимтранс" и предприятиям "Союзспецхимцистерны" успешной работы над программой дальнейшего усовершенствования конструкции и модернизации узлов, систем и приборов этой цистерны. Успешной Вам работы и в экспедиторской деятельности. Расскажите, пожалуйста, и об этой сфере работы "Нефтехимтранса".*

— Придется немного вернуться к истории. К концу 1993 года все острее ощущался результат бессистемного внедрения рыночных механизмов в экономике России. Неподготовленные к этому товарно-денежные отношения повлекли за собой резкое падение объемов производства, снижение эффективности работы предприятий, неплатежи, развитие бартера.

Возможность предприятий химии и



нефтехимии приобретать новое оборудование резко ограничилась. По этой причине, как бы само собой, “затухает” одно из эффективных направлений нашей работы — поставка техники. Это уменьшало финансовые возможности предприятия и ставило под угрозу срыва программу по вагоностроению. Руководство ГП “Нефтехимтранс” было вынуждено искать приложения опыта и способностей коллектива в иных сферах. Среди различных вариантов предпочтение было решено отдать экспедированию.

Как вид деятельности экспедирование грузов по железным дорогам России, стран СНГ и Балтии появилось в результате распада единой сети железных дорог бывшего Советского Союза и возникших в связи с этим проблем перевозок. Кроме того, с созданием многочисленных коммерческих структур увеличилось количество грузоотправителей, многие из которых не знали и не представляли себе установленных жестких порядков и законов железных дорог.

Менее чем за полгода нами была проведена огромная работа по разработке необходимой документации, заключению договоров с соответствующими структурами МПС РФ и администрациями транзитных железных дорог Белоруссии, Украины и др. В течение 1994-1998 годов, осваивая новое направление, сотрудники учились, что называется, “на ходу” — искали клиентов, отработывали формы и методы работы и взаимодействия с партнерами и клиентами. Время подтвердило правильность выбранного направления. Сегодня ГП “Нефтехимтранс” активно и надежно работает на рынке экспедиторских услуг при перевозке железнодорожным транспортом экспортно-импортных и транзитных грузов не только нефтехимической и химической промышленности, но также фирм и организаций других отраслей экономики России, стран Азии и Европы. Признанием высокого авторитета ГП “Нефтехимтранс” на международном и внутреннем рынке экспедиторских услуг явилось вступление предприятия в 1998 году в Российскую ассоциацию международных экспедиторов (РАМЭ), а в 1999 году — в Международную ассоциацию экспедиторских организаций (ФИАТА). Предприятие стабильно и активно расширяет сферу влияния на рынке и клиентуру, что позволяет выполнять соответствующие инвестиционные программы.

Развитие фирм-посредников во всех сферах экономики как в России, так и в других странах рождает острую конкуренцию на внутреннем и на международном рынке услуг, диктует жесткие правила работы для всех его участников. Поэтому мы много внимания уделяем сегодня информационной работе.

— Известно, что начиная с 1997 года “Нефтехимтранс” ежегодно представлен на Московской международной выставке

“Транс Россия”, где участвует от 160 до 300 различных фирм и предприятий из России, многих стран Европы, СНГ и Балтии. Что Вам дает участие в выставках?

— Выставки, в которых мы участвовали в последнее время: “Транс Украина-97 и 98”, “ТрансЕвроАзия-97” и “Транзит-98”, Нижегородская и Лейпцигская-98 ярмарки, “Транспорт и логистика”, Брно-2001 — способствуют установлению новых деловых контактов с предприятиями и организациями профильной деятельности, ознакомлению с последними достижениями в области науки, техники и новых технологий, совершенствованию системы транспортных перевозок в России, Европе и странах Центральной Азии. Работа предприятия и участие в выставках были замечены международной общественностью и с 1997 по 2000 г. включительно предприятие награждено “Аркой Европы” за качество, призом “Америка за качество”, международными призами “Золотая Звезда” за качество и за предпринимательский престиж, Золотым транспортным призом, семью международными призами престижа и коммерческого имиджа.

Нам также приятно добавить, что в 2000 году Ассоциация содействия национальной промышленности Франции наградила “Нефтехимтранс” “Золотой медалью” за устойчивость и умение выживать в условиях финансово-экономического кризиса, а Вы — награжденным знаком за вклад в области стратегического менеджмента.

— Коротко — итог! В чем успех коллектива “Нефтехимтранса”?

— В профессиональном подходе к делу, высокой ответственности и внимании к клиентам и партнерам. Заботе о каждом члене коллектива и в то же время требовательности к выполнению им своих обязанностей.

На этом основывается уверенность, что предприятию, находящемуся в постоянном поиске новых идей и горизонтов, по плечу решать проблемы любой сложности.

— Примите наши поздравления с юбилеем “Нефтехимтранса”. Желаем Вам и впредь успешной работы.

— Спасибо Вам за внимание и поздравления.



Объединенная редакция

"Морские вести России"

подготовит и издаст для Вас:

- буклеты, календари
(настенные, настольные, деловые, карманные)
- ежеквартальники
- годовые и корпоративные отчеты
- каталоги
- листовки
- папки
- плакаты
- кубарики
- юбилейные и деловые книги, брошюры и т.п.
- любую сувенирную (именную) продукцию

а также:

- разработает логотипы фирмы
- произведет съемку киноvideофильмов

НАШИ КООРДИНАТЫ:

101999, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.

Тел./факс: (095) 927-8668, 921-3004; тел.: (095) 927-8939.



TRANS RUSSIA 2002

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



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

**Организаторы:
Organized by:**



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

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

**При поддержке:
Supported by:**



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

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

ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

Издание Союза российских судовладельцев.
Стоимость подписки на I полугодие 2002 года:
Россия — 384 руб., страны СНГ — \$65*, зарубежные — \$190*.
Тираж — 10000 экз.
Контактный телефон Союза российских судовладельцев: (095) 241-56-75.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2002 г.:
для России — 32565, для СНГ — 33107,
годовой для России — 33227.



ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ"

Издание Ассоциации морских портов.
Стоимость подписки на I полугодие 2002 года:
Россия — 471 руб., страны СНГ — \$80*, зарубежные — \$210*.
Тираж — 5000 экз.
Контактный телефон Ассоциации:
(812) 259-95-23.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2002 г.:
для России — 47766, для СНГ — 47966,
годовой для России — 79194.



ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

Издание Ассоциации экспедиторов Российской Федерации.
Стоимость подписки на I полугодие 2002 года:
Россия — 390 руб., страны СНГ — \$75*, зарубежные — \$185*.
Тираж — 5000 экземпляров.
Контактный телефон Ассоциации:
(095) 430-85-06.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2002 г.:
для России — 47767, для СНГ — 47967,
годовой для России — 79196.



* На весь год.