

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР



№5 2000 (17)

INTERNATIONAL FORWARDER

Игорь КОСАРИК,
председатель совета директоров
ООО «Концерн Союзвнештранс»

**КАДРЫ — ОСНОВА УСПЕХА
НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ
ЭКСПЕДИРОВАНИЯ**
стр. 2

Борис ПАВЛЕНКО,
директор по железнодорожным
и смешанным перевозкам ООО «Концерн Союзвнештранс»

**РОССИЙСКИМ ПУТЯМ СООБЩЕНИЯ —
НОВЫЕ ПУТИ СОТРУДНИЧЕСТВА
С ЭКСПЕДИТОРОМ**
стр. 4



Более 70 лет
на транспортно-экспедиторском рынке



ПОЗДРАВЛЯЕМ С 70-ЛЕТИЕМ!

БАЛАЛАЕВ Валентин Николаевич работает в сфере обеспечения международных перевозок и экспедирования экспортно-импортных и транзитных грузов с июля 1965 года.

Закончил Московский государственный институт международных отношений. Работал референтом в Управлении торговли со странами Африки Министерства внешней торговли. В 1977 году назначен заместителем директора, а затем директором фирмы "Экспресстранс" В/О "Союзвнештранс". С 1989 по 1991 г. – заместитель генерального директора СП "Эксповестранс".

В феврале 1991 года избран генеральным директором Российской ассоциации международных экспедиторов (РАМЭ).

В совершенстве владеет организацией обеспечения транспортного процесса в международном сообщении. Активно работает с транспортными и экспедиторскими предприятиями, департаментами и управлениями Министерства транспорта России в целях оптимизации международных перевозок с учетом интересов российских экспедиторов, перевозчиков и грузовладельцев.

Ведет активную работу среди экспедиторов, транспортников, экспортеров и импортеров, в федеральных органах законодательной и исполнительной власти по защите их интересов.



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

НА ПРАВИДАХ

Балалаева
Валентина Николаевича

ПОЧЕТНОЙ
ГРАМОТЫ

За заслуги в развитии
транспортного комплекса России

Министр

«24» октября 2002 г.

№ 807



С. Франк



Журнал основан в 1998 году

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
INTERNATIONAL FORWARDER

INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE

ИЗДАТЕЛЬ:

Российская ассоциация международных экспедиторов

Тел. (095) 430-85-06, 430-83-58

PUBLISHERS:

Russian Association of International Forwarders

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

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

СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

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

EDITORIAL COUNCIL:

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

Адрес редакции: 103775, Москва,
ул. Петровка, д. 3/6. Тел./факс (095)
927-86-68, 921-30-04, 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. Принадлежит к газете "Морские вести России".

Регистрационный номер 017133.

При перепечатке ссылка на журнал "Международный
экспедитор" обязательна.

Отпечатано в ГУП "ИПК "Московская правда"

101000, Москва, Потаповский пер., д. 3. Зак. № 1398. Тираж 1200.

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

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

E-mail: morvesti@cityline.ru

www.rtcom.spb.ru/morvesti

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

Набрано и сверстано в РИЦ редакции
газеты "Морские вести России".
Верстка: Н. Васильева, Р. Казанцев.

В НОМЕРЕ:

*Игорь КОСАРИК, председатель совета
директоров ООО «Концерн Союзвнештранс»*
**КАДРЫ – ОСНОВА УСПЕХА НА
МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ
ЭКСПЕДИРОВАНИЯ** 2

*Борис ПАВЛЕНКО, директор
по железнодорожным и смешанным перевозкам
ООО «Концерн Союзвнештранс»*
**РОССИЙСКИМ ПУТЯМ СООБЩЕНИЯ –
НОВЫЕ ПУТИ СОТРУДНИЧЕСТВА С
ЭКСПЕДИТОРОМ** 4

*Наталья БАГАЕВА, директор Ассоциации
экспедиторов Санкт-Петербурга*
**«МЫ СОЗДАЕМ ЕДИНУЮ
ТРАНСПОРТНУЮ СТРУКТУРУ»** 10

*Natalia BAGAEVA, Director of Association
of the Forwarding Agents of St. Petersburg*
**“WE ARE CREATING THE TOTAL
TRANSPORT SYSTEM”** 11

*Константин СУВОРОВ, генеральный директор
ЗАО «Морская техническая экспертиза»*
**УСПЕХ ЕВРОАЗИАТСКОГО ТРАНЗИТА
В РУКАХ ЭКСПЕДИТОРОВ** 12

*Борис НОВОСЕЛЬЦЕВ,
зам. министра транспорта РФ*
**НАЦИОНАЛЬНЫЙ РЕСУРС РОССИИ –
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНЗИТ** 16

*Александр КОЧЕТКОВ,
Валентин МАМОНОВ,
Владимир ПОДМОГИЛЬНЫЙ*
**О ПУТЯХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
ПРАВОНАРУШЕНИЙ ПРИ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ** 40

ИНКОТЕРМС – 2000 43

Опытные адвокаты защитят Ваши
интересы по спорам, связанным с
международным коммерческим,
морским и транспортным правом

☎ 915-7676, 📠 915-6088

e-mail: falkon@online.ru

Адрес: Москва, ул. Верхняя
Радищевская, д.6, стр.1**СОИЗДАТЕЛИ:**

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





Игорь КОСАРИК,
председатель совета директоров
ООО «Концерн Союзвнештранс»

И. Косарик работает в системе транспортного экспедирования с начала 1961 года. Начинал с области наземного экспедирования с применением мультимодальных перевозок в «Совфрахте» в то время, когда тот был всесоюзным объединением Министерства внешней торговли Советского Союза и занимался всеми видами экспедиторской деятельности.

В 1963 году «Совфрахт» разделили: фрахтовые подразделения отдали Минморфлоту, остальная часть составила основу вновь созданной организации — «Союзвнештранс». В «Союзвнештрансе» И. Косарик возглавил тарифно-коммерческий отдел, где занимался разработкой стоимости перевозок.

По просьбе Министерства автомобильного транспорта РСФСР и Минвнешторга стоял у истоков образования в 1972 году «Совтрансавто».

Вернувшись в «Союзвнештранс», был назначен заместителем генерального директора.

С 1978 года в течение пяти лет работал в Австрии генеральным директором компании «Asotra». Сегодня вновь в ООО «Концерн Союзвнештранс»: председатель совета директоров и параллельно — генеральный директор итало-российской транспортной компании «Italsotra».

КАДРЫ — ОСНОВА УСПЕХА НА МЕЖДУНАРОДНОМ

Наш корреспондент попросил рассказать Игоря Афанасьевича Косарика, какова, на его взгляд, конкурентоспособность отечественных экспедиторов на российском рынке грузовых перевозок и что можно ждать от готовящегося в России закона о транспортно-экспедиторской деятельности.

— Ряд моментов в законопроекте заслуживает коренного пересмотра. Прежде всего это касается вопроса выдачи единой лицензии на транспортно-экспедиторскую деятельность. Принудительное лицензирование не даст развития экспедиторской отрасли, так как закроет доступ на этот рынок инициативным, предприимчивым людям, пусть даже не имеющим профессионального образования и должного опыта работы в этой сфере. Если экспедиторская фирма зарегистрирована по всем правилам, прошла проверку на легитимность в соответствующих органах, почему кто-то должен препятствовать желанию работать и тем более выступать в роли судьи? Зачем сокращать возможности своего рынка?

Во многих странах мира это понимают. И, наверное, поэтому только в одном Гамбургском порту работают более 300 экспедиторов. И продиктовано это не только конкуренцией, но и правом выбора деятельности.

За рубежом вообще требуется лицензия только на определенные виды деятельности, прежде всего на те, которые могут создать опасность для жизни или экологии,

а также для банковской работы. Любая другая деятельность не требует лицензирования и тем более вступления в какую-нибудь национальную или профессиональную ассоциацию, чтобы облегчить получение лицензии.

Иногда говорят, лицензированием мы защитим себя от экспедиторских фирм-однодневок. Я думаю, нам нужно защищать себя от фирм-однодневок, которые занимаются куплей-продажей товаров. А их-то как раз никто не лицензирует. Экспедитору не платят именно эти фирмы. За ними экспедитор, выполнив перевозку, потом тщетно гоняется в надежде получить свои деньги. Именно в результате этого многие честные экспедиторы или прекратили свое существование, или попали в крайне затруднительное финансовое положение. Мне не известен ни один мало-мальски значимый экспедитор, который, заработав хорошую сумму, вдруг бы исчез со сцены. В то же время таких трединговых фирм — хоть пруд пруди. Они исчезают, едва получив груз на таможне, а экспедитор остается со своими долгами перед перевозчиком.

Что касается конкурентоспособности российского экспедитора, то среди отечественных экспедиторских компаний «Союзвнештранс» всегда был и остается наиболее квалифицированным экспедитором как на внутреннем, так и на международном рынке. Сегодня практически в любой российской и «СНГвской» транспорт-

но-экспедиторской фирме на руководящих постах стоят выходцы из «СВТ».

Исторически «Союзвнештранс» был поставлен в такие условия, что ему отводилась роль единственного в России экспедитора. Это была вынужденная монополия, и именно поэтому здесь создавались своя школа кадров, свой преподавательский состав и своя программа обучения. Да, в то время уже существовала специальная кафедра в МГИМО, но она давала общие знания по экспедиторским вопросам. Нам же были необходимы специалисты исключительно для работы в «Союзвнештрансе»: с учетом специфики работы в каждом регионе, а также накопленного опыта. Кроме того, наиболее опытные специалисты посылались читать лекции в региональные отделения компании в Одессу, на Дальний Восток и др. Все это было в «то время», и все это сейчас возрождается, но уже на другой основе — на базе опыта, накопленного уже в условиях рыночной экономики и демополизации экспедиторской отрасли.

Сделать же это раньше мы не могли — не было ясно, как будет развиваться экспедиторская деятельность в рыночных условиях, в какую сторону будет сделан уклон. Слишком много изменилось: условия работы с таможенными органами, налоговое законодательство, изменились схемы перевозок, произошло смещение приоритетов на выбор транспортных средств.

Раньше была командная система, и экспедитор вынужден был выполнять даже те перевозки, которые были явно нерентабельны. В моей практике, например, был случай, когда нашей организации поручили перевезти

каждой отдельной компании и подчинить главной задаче — обеспечивать четкое функционирование перевозок грузов внешней торговли Российской Федерации.

Хочу подчеркнуть, что «Союзвнештранс» был и будет классическим экспедитором, свободным от какого-либо вида транспорта — железнодорожного, морского, автомобильного. Как показывает опыт, собственный подвижной состав стесняет экспедитора в выборе маршрута движения груза. Для этого имеется государство или крупные инвестиционные компании, желающие заниматься перевозочной деятельностью. В то же время, например, автомобильный парк у «Союзвнештранса» есть и будет, и нужен он для подвоза грузов на свои склады.

Всего же в настоящее время можно выделить три основных направления развития «Союзвнештранса»: создание квалифицированного кадрового состава, консолидация разрозненных фирм и определение направлений деятельности.

Что касается внедрения иностранных компаний на российский рынок экспедирования, то я в этом вижу только положительные моменты. Пусть они работают в России по российским законам, внедряют новые технологии и оборудование, используют современные средства связи и передачи информации, вкладывают инвестиции в развитие производства, создают новые рабочие места. Но главное при этом — иностранные компании должны работать в равных условиях с российскими экспедиторами.

Наши компании не заставят себя долго ждать: «догонят и перегонят» иностранцев в любом бизнесе — создай им только должные условия работы.

рынке экспедирования

несколько составов племенного скота из Западной Европы в Иран. Эти перевозки требовали обеспечения строгих санитарно-технических норм, наличия специального фуража и соблюдения сроков кормления, согласования во всех пунктах пропуска. Все это было несвойственно экспедитору, который занимался в основном генгрузами. Другой пример: в 60-е годы афганский король заказал в Германии новые деньги и требовалось их перевезти транзитом через несколько стран, в том числе через территорию СССР. Пришлось проводить со всеми сторонами переговоры, заказывать специальные вагоны, нанять вооруженных проводников. Однако как с перевозкой скота, так и с перевозкой денег «Союзвнештранс» справился блестяще.

Очевидно, в тех условиях директивная система была оправдана и это было правильно. Сегодня все стало другим, и мы при подготовке кадров это будем обязательно учитывать. То, что сегодня делает РАМЭ в области повышения квалификации экспедиторов, — хорошо и правильно. Мы же намерены усилить работу по обучению экспедиторов, учитывая специфические области деятельности компаний «Союзвнештранса».

Сегодня «Союзвнештранс» меняет свое лицо. В различных уголках страны имеются компании, где есть наше акционерное участие, т.е. силы, которым настало время консолидироваться, определить сферы деятельности

ООО «Концерн Союзвнештранс» является учредителем и участником целой сети предприятий, фирм и смешанных компаний в России, других странах СНГ, Европы и Азии — всего более чем в 120 пунктах: морских и речных портах, пограничных железнодорожных станциях, автомобильных переходах, международных аэропортах, крупных транспортных узлах и промышленных центрах.

Предлагая услуги по организации перевозок по иностранной территории, концерн опирается на проверенные временем деловые отношения с крупными зарубежными компаниями, имеющими свои отделения практически на всех континентах, и на смешанные фирмы за границей, учредителем которых с российской стороны он является. Такие общества со смешанным капиталом работают в Германии, Австрии, Италии, Финляндии, Афганистане, Швеции, Иране, Южной Корее и других странах.

Сегодня в системе ООО «Концерн Союзвнештранс» действует 10 филиалов, 16 — дочерних, 25 — зависимых и 14 — иных компаний.



РОССИЙСКИМ ПУТЯМ НОВЫЕ ПУТИ СОТРУДНИЧЕСТВА С ЭКСПЕДИТОРОМ



Свыше ста экспедиторских компаний имеют сегодня договоры с российским Министерством путей сообщения на осуществление перевозок экспортных и импортных грузов по ставкам тарифной политики и лишь немногим разрешено заниматься транзитными перевозками. Некогда единственному в стране международному экспедитору — «Концерну Союзвнештранс» — в том числе.

По договору с МПС «Союзвнештранс» предоставлено право оплачивать перевозку транзитных грузов по территории России. Заказчиками таких перевозок могут быть как иностранные, так и российские фирмы. География транзитных перевозок охватывает государства Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, страны Скандинавии, СНГ и Балтии.

С какими трудностями сталкивается компания в своей повседневной работе с МПС, что мешает сегодня экспедированию грузов на железной дороге — рассказывает директор по железнодорожным и смешанным перевозкам ООО «Концерн Союзвнештранс» Борис Павленко.

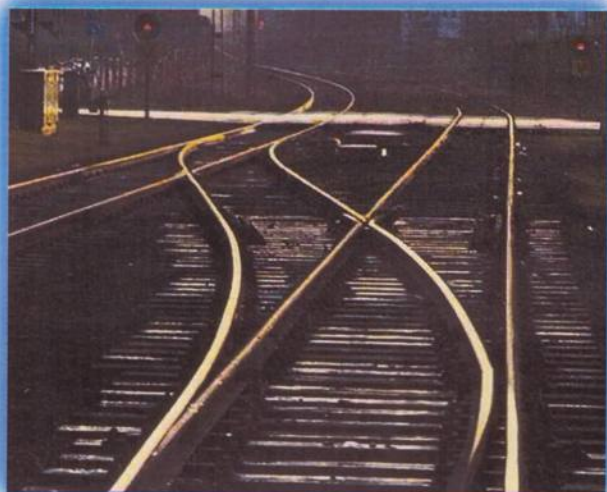
«ЖЕЛЕЗНЫЕ» ТРЕБОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

Успех экспедиторского бизнеса зависит от многих факторов. Один из них — выбор стратегического направления деятельности, поиск и привлечение клиентов за счет предложения наиболее выгодных и надежных условий перевозок. Начиная с мая 2000 года «Союзвнештранс» за счет привлечения крупного клиента почти в 4 раза увеличил объемы перевозок грузов, что обеспечило нас работой более чем на полгода. Сегодня мы перевозим товаров на общую сумму \$4,5-5 млн. в месяц. «Показатели» вроде неплохие, однако есть вещи, которые существенно мешают в нашей работе.

Основа нашей деятельности — российский транзит, перевозки по России, через Белоруссию и Украину. Состояние же дел в этой сфере напрямую зависит от взаимоотношений с российскими железными дорогами, в частности с ЦФТО МПС. В соответствии с прямым договором между ООО «Концерн Союзвнештранс» и МПС РФ разрешение на оплату транзитных перевозок было получено от ЦФТО в 1995 году.

В транзитных перевозках всегда была большая возможность несанкционированного использования так называемых «кодов перевозки», которые выдавались экспедитором своему клиенту под каждую отправку и которые служили подтверждением оплаты за данную перевозку. Технически получить доступ к таким «кодам» возможно на станции отправления груза, и некоторые нечистоплотные грузоотправители пользовались

этим, отправляя вместе с оплаченным и согласованным грузом свой — но бесплатно. Обнаружение такой несанкционированной перевозки было затруднено и требовало много времени. Страдал, как правило, экспедитор, чьи коды были использованы, т.к. МПС списывало деньги с его счёта в безакцептном порядке по факту перевозки. С первого января этого года был принят новый порядок планирования и организации транзитных перевозок по территории РФ. Ужесточился контроль за входящим грузом на пограничных станциях, как следствие процент неоплаченных транзитных перевозок упал, но принцип взаимоотношений экспедитора и МПС остался тем же: деньги (в том числе за экспортно-импортные перевозки) мы платим в ЦФТО МПС, а по всем спорным вопросам сверки перевозок ЦФТО переадресовывает экспедитора напрямую к



железным дорогам. А так как переписка с дорогами занимает порой несколько месяцев, то всё это время наши средства (т.е. средства наших клиентов) остаются «замороженными» в ЦФТО. Кому от этого хорошо и спокойно, по-моему, очевидно.

В апреле 2000 года ЦФТО издает указание, что ежедневный остаток денежных средств на счетах экспедиторов в ЦФТО не может быть меньше, чем 60% от месячного объема провозных платежей. Т.е. если экспедитор в среднем по месяцу осуществляет перевозку на \$5 млн., то на счетах в МПС должны постоянно лежать \$3 млн., как неснижаемый остаток — вне зависимости от того, отвезли груз полностью или частично. Конечно, любой компании приятно было бы постоянно получать такой «беспроцентный кредит», но экспедитор — это не кредитный институт и для расчёта за перевозки грузов он использует только средства своих клиентов-грузовладельцев. А у них все деньги посчитаны, а если клиент-грузовладелец ещё и резидент РФ, у него и в помине нет «лишних» денежных средств для МПС. Да и нарушение Устава железных дорог тут налицо. Короче говоря, сработано это указание было грубо и прямолинейно, что и вынудило МПС после обращения ряда экспедиторов в РАМЭ и далее — в Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства его отменить. В дальнейшем ЦФТО МПС стали проявлять более «творческий» подход к созданию подобных директивов.

Следующая проблема не заставила себя долго ждать. Буквально через неделю из недр ЦФТО выходит новое дополнение к договору с экспедиторами, в котором говорится, что за 15 дней до подписания основного плана перевозок на счетах в ЦФТО МПС должны быть все суммы планируемых провозных платежей. Т.е. фактически деньги экспедитора (читай — клиента) «замораживаются» на две недели. В ЦФТО МПС объясняют резервирование средств на своих счетах в течение 15 дней тем, что на российских железных дорогах не хватает подвижного состава, дороги несут большие расходы по перегону порожняка. При этом почему-то никто не вспоминает, что все эти расходы УЖЕ включены в ж/д тариф, а вынуждая экспедитора делать предоплату ж/д перевозок за 15 суток, МПС само же, мягко говоря, «входит в противоречие» с Уставом железных дорог РФ, где в ст. 36 говорится: «Сроком внесения на железнодорожной станции отправления платы за перевозку груза и иных причитающихся железной дороге платежей является дата приема груза для перевозки. Сроком расчета на железнодорожной станции назначения является дата выдачи груза грузополучателю, указанная в транспортной железнодорожной накладной». И это при том, что при наличии договора экспедитора с ЦФТО МПС без 100% предоплаты перевозки осуществить таковую не представляется возможным чисто технически — заявки на проплатные телеграммы, выпускающие груз со станций, рассмотрены не будут.

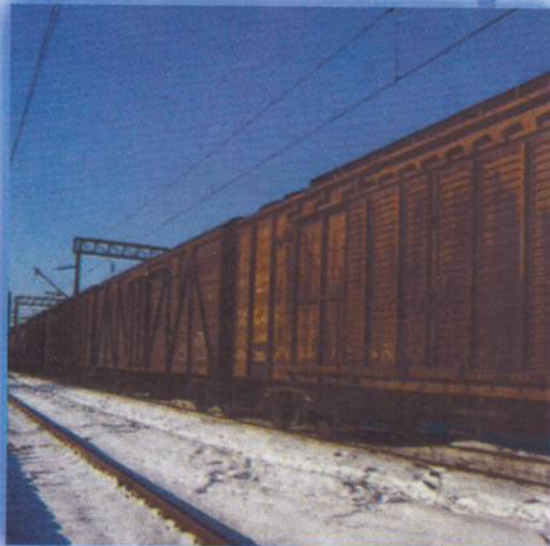
Уже совсем не понятно, какие могут быть «расходы на подачу порожняка» при транзите грузов через

РФ, когда используется подвижной состав другой страны — «перецепил» на входной станции локомотив — и вперёд, до границы или порта. По данной проблеме мы также обращались в РАМЭ, после чего ассоциация вновь направила письма в Министерство по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства. Однако решения вопроса, связанного с 15-дневным кредитованием МПС за счет экспедитора, мы ждем до сих пор.

Сегодня ЦФТО МПС определяет грузоотправителю, с каким экспедитором он будет работать, на каком направлении и в каком объеме, невзирая на то, что деньги за эти перевозки экспедитор оплатил в МПС в полном объеме, за 15 дней до начала перевозки, невзирая на специфику отдельных перевозок, на налаженные оперативные контакты и т.д. К примеру, если на счете у экспедитора имеется сумма, полностью покрывающая расходы по перевозке заявленного объема грузов, то

Ц Ф Т О , пользуясь правом монополиста, может отдать груз другой экспедиторской фирме — по своему усмотрению. И это несмотря на то, что грузовладелец уже перевёл деньги за перевозки первому. Такое «переключение» объёмов перевозок» приводит, как правило, к тому, что уже груженные вагоны стоят на подъездных путях заводов и комбинатов, подчас парализуя их работу сутками. Соответственно растут непроизводительные расходы по простоям подвижного парка и самого МПС.

Зачастую объёмы перевозок «переключаются» на экспедиторов-нерезидентов, которые возникают буквально «из ниоткуда» и туда же пропадают по прошествии небольшого времени. Аргументация руководства ЦФТО о том, что такие экспедиторские фирмы «закрывают» большие объёмы перевозок, платя больше, и способствуют нормальному планированию перевозок, не выдерживает критики, потому что, как правило, такая фирма, проработав 3 — 4 месяца, ликвидируется, а проблема остаётся. Грузовладельцы также не в восторге от такой «чехарды», ведь понятно, что каждый раз требуется время для налаживания нормальной, чёткой работы с экспедитором. Да и государствен-



ной казне, если уж на то пошло, от этого мало проку, налоги в России такие фирмы-нерезиденты не платят.

Еще один пример. Комбинат «Эрдэнэт» имеет возможность выкатывать ежедневно 20 вагонов медного концентрата. Для того чтобы сформировать маршрут (50 вагонов) и получить маршрутную скидку, наш клиент договаривается с пограничной станцией Сухе-Батор, которая накапливает вагоны, формируя этот маршрут, оформляет все документы, включая СМГС-накладную, и передает на российскую пограничную станцию Наушки, где этот поезд уже не является маршрутом. В принципе на ст. Наушки нужно просто перецепить локомотив и проверить наличие проплатной телеграммы. Однако станции Наушки делают по-другому: они отцепляют от этого состава три вагона и после этого поезд перестает считаться маршрутом.

Мы обращаемся в ЦФТО и объясняем, что речь идет не о какой-то дополнительной статье дохода для экспедитора, сегодня просто необходимо минимизировать расходы клиента по перевозке медного концентрата для российских медеплавильных комбинатов. В ЦФТО отвечают, что ст. Наушки права, эти вопросы отражены в тарифной политике МПС: для того чтобы иметь маршрутную скидку, сам маршрут должен быть сформирован на российской станции. В нашем случае станция Наушки получает уже готовый маршрут, но, ссылаясь на нормативные акты МПС, не может подтвердить его далее, переадресуя нас в ЦФТО. В марте наше обращение было направлено в МПС и в августе был получен официальный ответ, смысл которого сво-



дился к следующему: «Извините! Ничем помочь не можем!». Но мы — люди «упертые» и будем добиваться своего официальным путем.

Есть мнение, что многие проблемы пропадут, если иметь собственный вагонный парк в составе компании-оператора. Однако тут не всё так просто и ясно, и несмотря на то, что Правительством РФ и МПС издан целый ряд нормативных документов, вопросов пока больше, чем ответов.

Начну с того, что Транспортный устав железных дорог вообще не предусматривает такого понятия, как «компания-оператор железнодорожных перевозок грузов». Для него есть либо железная дорога, либо грузоотправители и грузополучатели. Не до конца решены и вопросы определения тарифов на услуги таких компаний-операторов. Да и вообще при нынешней стоимости новых вагонов операторские компании будут просто убыточны.

Кроме того, приобретать вагонный парк можно только под долгосрочные контракты с клиентом-грузоотправителем, на что рассчитывать в данной ситуации не приходится. **В ЦФТО одним росчерком пера могут отдать наши грузоперевозки другому экспедитору, и мы остаемся с вагонами, но без грузов.**

Нехватка и удручающее техническое состояние собственного подвижного парка МПС также не добавляет оптимизма.

Отдельного слова «заслуживает» проблема сроков передачи телеграмм из МПС на станции отгрузки. Сейчас в экспериментальном режиме осуществляется приём/рассылка телеграмм по электронной почте. Идея современная и правильная, но ресурсов у МПС пока не хватает. Не говоря уж об оптико-волоконных, обычные линии связи не везде работают четко, зачастую электронная почта есть только на отделении дороги, а на тупиковую станцию телеграмму несут почти пешком или отправляют с проходящим поездом. Условно говоря, в ЦФТО МПС разрешающая телеграмма подписана и отправлена сегодня, а на станцию отгрузки она попадает через несколько суток. А груженные вагоны стоят и ждут. Тут желание МПС несколько опережает его возможности. Будем надеяться, что в программе развития связи МПС эта важнейшая составляющая будет приоритетной.

Есть и еще нерешенная проблема — в этом году экспедиторов лишили права заключать договора перевозки напрямую с железными дорогами. А это связывает руки экспедиторам, тем более что сверки по перевозкам экспедиторы всё равно вынуждены проводить с дорогами напрямую — и это разумно. **Так почему бы не вернуть экспедиторам право производить прямые расчёты с ж/дорогами за экспортно-импортные перевозки, а в ЦФТО оставить только планирование/согласование и расчёты за транзит?**

КТО УРЕЗОНИТ МОНОПОЛИСТА?

В принципе, на сегодняшний день нет никакого документа, который мог бы «урезонить» ЦФТО МПС. Нет в России параллельной железной дороги, а отсюда вывод — «монопольщик всегда прав». С экспедитором, по сути дела, никто ничего не обсуждает. Его просто информируют о том, когда нужно приехать в ЦФТО и подписать очередное изменение или дополнение к договору. Если сравнить договор с МПС, подписанный в

1995 году, с теми условиями, по которым вынужден работать экспедитор сегодня, то будет ясно, что от тех принципов не осталось и следа: у экспедиторов только обязанности, у МПС — права.

Наглядный пример: не так давно ЦФТО безосновательно отказал «Союзвнештрансу» в выделении дополнительного плана транзитных перевозок, несмотря на то, что деньги на эти перевозки на счету МПС были, и «лежали» они там с апреля месяца. В конце концов план был «с боем» выбит, но дело чуть ли не дошло до международного скандала, так как из-за срыва перевозок в Казахстане гружёные цистерны с нефтью заблокировали подъездные пути к скважине, которую из-за угрозы разлива нефти пришлось временно выводить из эксплуатации.

И это при том, что казахская нефть шла в казахских цистернах назначением на Финляндию. Естественно, все это могло вылиться в кругленькую сумму для России, так как на консервацию и последующий ввод в эксплуатацию нефтяной скважины требовались бы многие сотни тысяч долларов. Нам лишний раз показали, как говорится, «кто в доме хозяин».

А ведь плата за транзит — чистый вид заработка валюты, в процессе которого невосполнимый ресурс из государства не уходит. А все, что требуется, это пропустить чужие вагоны с чужим грузом по своим рельсам и получить за это плату. Надо лишь поднять шлагбаум, подцепить тепловоз и провезти состав по территории России.

НУЖНА ЛИ ПАРАЛЛЕЛЬНАЯ ВЕТКА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ?

Какой же выход из сложившейся на железной дороге ситуации? Прокладывать параллельную ветку и организовывать второе ЦФТО, создавая здоровую конкуренцию?

Может, есть смысл использовать опыт взаимодействия железных дорог с экспедиторами других стран с развитой сетью железных дорог? Понятно, что для нашей страны никакая простая «калька» не подойдёт — у нас другие масштабы, мы самобытны в плане ведения бизнеса, но принимать закон об экспедиторской деятельности, который бы чётко и ясно описал и прояснил взаимоотношения заинтересованных сторон, надо. И несколько крупных российских экспедиторских компаний под эгидой РАМЭ занимаются сейчас разработкой и согласованием такого закона. Безусловно, и реформа самого МПС, о которой сейчас много говорится, крайне необходима.

«РЕЦЕПТЫ» ЭКСПЕДИТОРУ ОТ СВТ

● Одной из основных проблем экспедиторских организаций на сегодняшний день является присвоенное естественной монополией МПС РФ право вмешиваться в отношения клиентов-грузоотправителей/грузополучателей с экспедиторскими организациями. Благодаря возможностям, имеющимся в распоряжении МПС РФ, перераспределяются объёмы перевозок в пользу фирм, пользующихся особой благосклонностью руко-

водства МПС РФ и ЦФТО МПС РФ, невзирая на сложившиеся партнерские отношения между грузоотправителями и экспедиторскими фирмами. Решение этого вопроса лежит в плоскости законодательной деятельности — необходимо в законе «О транспортно-экспедиторской деятельности» четко прописать права и обязанности как экспедиторских организаций, так и естественного монополиста — МПС РФ. Подобных проблем не возникает на морском, автомобильном и авиационном транспорте в силу развитой конкурентной борьбы между различными перевозчиками и отсутствия монополиста. На сегодняшний день решение достигается путем переговоров с руководством ЦФТО МПС РФ, однако далеко не все объёмы перевозок, заявляемых клиентами, утверждаются ЦФТО МПС РФ в соответствии с заявками клиентов.

● Для оптимизации транспортных расходов клиентов необходимо привлечение одного экспедитора для обеспе-



чения полного комплекса услуг по перевозке. Это связано с уменьшением размера комиссии, выплачиваемой грузоотправителем экспедиторским организациям, действующим в транспортной схеме, что приводит к уменьшению транспортной составляющей в цене товара. Снижение транспортных расходов и четкое выполнение взятых на себя экспедитором обязательств приводит к упрочению положения экспедиторской фирмы на рынке транспортно-экспедиторских услуг, что, в свою очередь, ведет к увеличению объёмов перевозок.

● Получение прибыли «любой ценой» может дать сиюминутный результат, но в последствии, как правило, влечет за собой негативное отношение клиентов, что может привести к оттоку клиентов и, соответственно, ухудшению положения экспедиторской фирмы на рынке.

● Экспедирование — это комплекс услуг, включающий документальное оформление, перевалку, хранение и страхование груза от своего имени, но за счёт грузоотправителя, за вознаграждение, перевозку грузов и связанных с нею операций, таких, как экспедирование, перевалка, хранение, страхование, комплекс информационных услуг. Кроме того, экспедитор решает все вопросы по оплате провозных платежей и сверке расчетов с железными дорогами, задействованными в процессе пе-

ревозок, отстаивая интересы грузоотправителей. Для упрочения своего положения на рынке экспедиторской организации необходимы прочные и долговременные связи с организациями, которые могут предоставить наиболее привлекательные для клиентов условия по транспортировке грузов и оптимизации транспортных расходов клиентов.

● В условиях нестабильной экономической ситуации в стране выжить можно, только имея в активе крупных и надежных партнеров, которые обеспечивают основные объемы перевозок фирмы, однако не отказывая и разовым мелким клиентам, которые в перспективе могут превратиться в долговременных партнеров, упрочивающих положение фирмы на рынке. Также очень аккуратно необходимо подходить и к выбору партнеров, услугами которых можно пользоваться для обеспечения заявок клиентов. Четкая работа с клиентами и осторожность в выборе партнеров, как правило, приносят очень неплохие результаты.

● Еще раз повторяюсь, в законе «О транспортно-экспедиторской деятельности» необходимо четко прописать все права и обязанности не только экспедиторских фирм, но и перевозчиков, в особенности такого естественного монополиста, как МПС РФ. Необходимо обеспечение возможности решения возникающих вопросов не с позиции силы со стороны монополиста, а путем решения дел в независимых судебных инстанциях. Только таким образом можно будет добиться действительно справедливой конкурентной борьбы между экспедиторскими организациями без прямого либо косвенного влияния МПС РФ.

Также исходя из того, что валютой тарифа в международных перевозках является швейцарский франк, официальной валютой расчетов экспедиторских организаций и МПС РФ является доллар США, а валютой платежа является рубль РФ, необходимо законодательно закрепить право экспедиторских организаций рассчитываться с МПС РФ во всех указанных валютах для уменьшения расходов на конвертацию поступающих на счета экспедиторских организаций средств за осуществляемые перевозки.

Кроме того, в законе необходимо предусмотреть право экспедитора распоряжаться грузом, в том числе транзитным, в случаях отказа грузовладельца компенсировать ему расходы, связанные с перевозкой груза по железным дорогам и, в первую очередь, в случаях несанкционированного использования кода экспедитора.

В общем, российским путям сообщения сегодня нужны новые пути взаимодействия и сотрудничества с российским экспедитором — по-настоящему взаимовыгодные, конкурентоспособные и четко очерченные законом.



«КРУГЛЫЙ СТОЛ»

РАССМОТРЕЛ АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ЗАКОНОПРОЕКТ

«О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ»

19 октября в Москве, в Торгово-промышленной палате Российской Федерации состоялось заседание «круглого стола» по проблемам нормативно-правового обеспечения транспортно-экспедиторской деятельности.

В работе «круглого стола» приняли участие представители федеральных министерств и ведомств, руководители ведущих экспедиторских компаний, союзов и ассоциаций транспортного комплекса, эксперты Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации.

Участники «круглого стола» констатировали, что Министерством транспорта Российской Федерации как головным разработчиком проведена значительная работа по подготовке предусмотренного Гражданским кодексом Российской Федерации (гл. 41) проекта Федерального закона, регламентирующего экспедиторскую деятельность.

Вместе с тем, по мнению участников заседания, подготовленный Минтранс России законопроект не в полной мере учитывает специфику экспедиторской деятельности и сложившуюся международную практику, что отмечалось в заключении Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации и Исследовательского центра частного права, а также многочисленными экспедиторскими организациями.

В этой ситуации Российская ассоциация международных экспедиторов при активном участии своих членов подготовила альтернативный вариант законопроекта «Об экспедиторской деятельности», в котором с учетом стоящих перед российскими экспедиторами задач и в соответствии с мировой практикой предлагается:

— установить необходимость выдачи экспедиторам единой лицензии на экспедирование груза, перевозимого любым видом транспорта;

— возложить на один федеральный

орган исполнительной власти обязанность выдавать экспедиторам единые лицензии на экспедиторскую деятельность;

— предусмотреть обязательность подтверждения национальным объединением российских экспедиторов профессиональной пригодности экспедиторов с тем, чтобы ограничить доступ к экспедиторской деятельности фирмам-однодневкам, наносящим значительный ущерб как транспортникам, так и грузовладельцам.

При этом предполагалось, что многочисленные особенности деятельности экспедиторов могут и должны регулироваться Гражданским кодексом РФ и посредством Генеральных экспедиторских условий, принимаемых самими экспедиторами в соответствии с мировой практикой.

В результате обсуждения участники «круглого стола» пришли к единодушному мнению о безусловной необходимости скорейшего заполнения правового вакуума в сфере транспортно-экспедиторской деятельности. Однако внесение в Правительство РФ законопроекта, в значительной степени не учитывающего интересы экспедиторских структур и не соответствующего международной практике, не только не будет способствовать решению главной задачи, но и по существу затормозит развитие экспедиторской деятельности.

Решением «круглого стола» создана рабочая группа из представителей разработчиков обоих законопроектов, которой поручено в двухнедельный срок подготовить поправки и дополнения в базовый вариант законопроекта Минтранса России, максимально учитывающие предложения деловых кругов.

Участники «круглого стола» предложили также обратиться к министру транспорта России с просьбой отложить внесение законопроекта на согласование в Правительство РФ до завершения работы объединенной рабочей группы.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ТАРИФАМИ БУДЕТ ЗАНИМАТЬСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ

Регулированием тарифов в железнодорожной отрасли будет заниматься специальная правительственная комиссия, заявил журналистам глава МПС России Николай Аксененко по итогам совещания у премьер-министра Михаила Касьянова, посвященного теме реформирования отрасли.

Н. Аксененко подчеркнул, что главной целью реформирования МПС является «сохранение единства системы железнодорожного транспорта и создание единого производственного комплекса».

При этом Н. Аксененко назвал еще одной целью реформы создание конкурентной среды на железнодорожном транспорте.

По мнению главы МПС, по мере того, как будет развиваться конкуренция внутри железнодорожной отрасли, у государства не будет необходимости

регулировать тарифы в железнодорожной сфере, так как оно должно регулировать тарифы только в монополевой сфере.

Конкуренция на железнодорожном транспорте будет развиваться как в сфере перевозки пассажиров и грузов, так и в сфере обслуживания и инфраструктуры железных дорог, также добавил Н. Аксененко.

Отвечая на вопрос о том, насколько необходимо проведение полного аудита МПС, Н. Аксененко подчеркнул, что «речь не идет о финансовом аудите МПС».

По словам Н. Аксененко, в ходе состоявшегося у М. Касьянова совещания достигнута договоренность о том, что в ходе первого этапа реализации концепции реформирования железнодорожного транспорта будет проведен полный анализ функционирования отрасли.

В СФЕРУ МПС НЕОБХОДИМО ВНЕСТИ ЭЛЕМЕНТЫ РЫНОЧНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Целью реструктуризации некоторых функций железнодорожного транспорта в России является создание элементов конкуренции в этой отрасли.

Об этом заявил премьер-министр РФ Михаил Касьянов, открывая совещание по концепции реформирования и реструктуризации железнодорожного транспорта РФ.

«Надо определить, в каких функциях МПС без ущерба для нормального функционирования железнодорожного транспорта мы можем внедрить элементы конкуренции», — сказал глава правительства. По его словам, необходимо создать конкуренцию услуг железнодорожного транспорта с тем, чтобы перевозчики и грузоотправители осознали, что тарифы устанавливаются не государством, а на основе функционирования рыночной экономики.

М. Касьянов подчеркнул, что «железнодорожный транспорт — это осно-

вая отрасль, это скелет страны, вокруг которого и развивается экономика». Именно поэтому, считает он, ошибок и скоропалительных решений по вопросу реформирования этой отрасли правительство принимать не может. Необходимо, подчеркнул он, детально рассмотреть этот вопрос с тем, чтобы избежать возможных ошибок в процессе реформирования отрасли.

Именно поэтому, отметил глава правительства, он принял решение рассмотреть сначала вопрос о реструктуризации МПС на совещании с членами кабинета и уже потом вынести на заседание правительства. По словам премьера, этот вопрос пока не готов к рассмотрению на заседании кабинета в связи с тем, что по основным подходам реформирования железнодорожного транспорта в России нет единства взглядов между членами правительства.

МПС РОССИИ ПРЕДЛАГАЕТ В ДЕКАБРЕ ПОВЫСИТЬ ТАРИФЫ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА 10,5%

МПС России намерено в декабре 2000 года повысить тарифы на внутрироссийские грузовые перевозки на 10,5%, заявил министр путей сообщения Николай Аксененко.

Он отметил, что свои расчеты с таким предложением МПС представило Министерству по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП) РФ.

КОМПАНИЯ «ТРАНСТЕЛЕКОМ» В 2001 Г. ЗАВЕРШИТ СОЗДАНИЕ ЦИФРОВОЙ СЕТИ СВЯЗИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РФ

АО «Компания «Транстелеком», оператор связи МПС, в 2001 году завершит создание магистральной цифровой сети связи на российских железных дорогах, сообщил первый вице-президент компании Вячеслав Смирнов на «круглом столе» «Роль телекоммуникационных технологий в развитии транспортных систем» в рамках второй евроазиатской конференции по транспорту.

По его словам, первая фаза сети, выполненной по технологии ATM (асинхронная система передачи), будет введена в эксплуатацию в первом квартале 2001 года.

Схема создаваемой «Транстелекомом» магистральной цифровой сети связи повторяет структуру железных дорог России и охватывает практически почти все густонаселенные районы страны. Общая протяженность волоконно-оптической линии связи (ВОЛС) к концу 2001 года составит более 35 тыс. км.

Топология и принципы построения магистральной сети предусматривают возможность подключения к ней любого населенного пункта в 56 регионах России. Имея значительный резерв пропускной способности, сеть позволит передавать большой информационный поток, организовывать и соединять телефонные сети и сети передачи данных, нуждающиеся в высокоскоростной и надежной транспортной среде.

В. Смирнов также отметил, что существует еще один основополагающий сегмент строящейся сети — спутниковый. Функции оператора по эксплуатации возложены на ЗАО «Санкт-Петербургский телепорт».

В настоящее время все портовые города России оснащены узловыми спутниковыми станциями, которые объединены в единую систему спутниковой связи, коммутирующую уже созданные отдельные сегменты волоконно-оптической сети.

Система спутниковой связи позволит решить задачу по активной поддержке и резервированию каналов магистральной цифровой сети МПС России на различных этапах ее развития. После завершения строительства основных ВОЛС компании система спутниковой связи даст возможность организовать спутниковые мосты связи через систему абонентских станций для присоединения к магистральной сети подразделений и служб железных дорог, где прокладка ВОЛС не запланирована.

Финансирование проекта строительства цифровой сети связи осуществляется за счет отраслевых средств. Срок окупаемости проекта составляет около 5 лет. Для информационных потребностей МПС необходимо примерно 20% ресурса новых линий, остальные 80% планируется использовать для коммерческих целей.

6 июля 2000 г. Ассоциация экспедиторов Санкт-Петербурга отметила свой первый маленький юбилей. Пять лет прошло с учредительного собрания, когда ведущие экспедиторские компании Санкт-Петербурга, в основном работающие через морской порт Санкт-Петербург, объединили свои усилия. И вот тогда первый раз директора экспедиторских компаний смогли наглядно убедиться, что решать многие проблемы быстрее и эффективнее вместе.

Сама по себе ассоциативная форма работы в России только начинает формироваться и приобретать какие-то определенные черты. Сейчас на транспортном рынке Санкт-Петербурга уже работают вместе с нами Ассоциация морских портов России, Ассоциация морских агентов, Северо-Западное отделение Союза российских судовладельцев, АСМАП. Для лучшего взаимопонимания всех участников транспортного бизнеса при Комитете по транспорту администрации Санкт-Петербурга был создан общественный совет по транспортной и транзитной политике. На этом совете мы имеем возможность более полно обсудить проблемные вопросы нашего транспортного узла и наметить пути их решения, и здесь очень важно, что государство в лице чиновников Комитета может напрямую услышать наши пожелания и предложить конкретные шаги решения проблем. Очень активно наша ассоциация работает и с Северо-Западным таможенным комитетом, являясь членом Консультационного совета СЗТУ. Принимая активное участие в обсуждении проекта Таможенного кодекса, внося те предложения, которые наиболее полно соответствуют состоянию международной практики экспедирования грузов, мы ожидаем от нового Таможенного кодекса упрощения исполнения многих процедур, введения электронных форм транспортно-таможенных документов.

Сегодня уже не надо никого убеждать в том, что экспедирование — важнейшая составляющая транспортного процесса и организация доставки груза должна быть поручена профессионалам. Грамотно построенная и осуществленная доставка груза с прохождением всех таможенных процедур может сэкономить до 30% от общих затрат на транспортировку и значительно снизить конечную цену товара.

Санкт-петербургские экспедиторские компании со всеми трудностями справляются и переориентируют грузовладельцев на новые условия доставки груза (экспорт — DDU, DDP, импорт — EXW). Для того, чтобы конкурировать с иностранными экспедиторскими компаниями, российские фирмы приходится очень активно совершенствовать свою работу, разрабатывать новые варианты доставки грузов, совершенствовать применяемые технологии и обучать свой персонал: одна из наиболее известных экспедиторских фирм в СПб — «Евросиб» — выбрала стратегию, направленную на внедрение рационализации железнодорожных перевозок собственным и арендованным подвижным составом. Раз-

Наталья БАГАЕВА,

директор Ассоциации экспедиторов Санкт-Петербурга, представитель РАМЭ в Санкт-Петербурге



МЫ СОЗДАЕМ

ЕДИНУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СТРУКТУРУ

витие сквозного сервиса, в том числе оказание услуг, связанных с таможенным оформлением грузов, позволило, в конечном счете, обеспечить привлечение крупных грузопотоков в Северо-Западный регион. Изменение технологии торговли, уменьшение объемов долгосрочного хранения партии товаров, применение Интернет-технологий продаж приводит к поискам все новых путей в экспедиторской деятельности, к необходимости построить процесс производства и доставки так, чтобы готовой продукции в стадии движения-хранения товара было как можно меньше, но в то же время чтобы он никогда не кончался. Применение новых информационных технологий позволяет более жестко контролировать процесс доставки груза.

В Санкт-Петербурге работает 10 компаний, которые, являясь членами международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), имеют право выдавать собственный международный коносамент FIATA и осуществляют доставку грузов «от двери до двери». Это такие компании, как «Балтийский Эскорт», «Модуль».

Я могу еще много рассказывать о работе наших компаний. Все они уникальны и, самое главное, надежны. Наши компании являются лидерами на транспортно-экспедиторском рынке СПб. Общими усилиями мы экспедируем более 55% грузооборота торгового порта СПб, в государственный бюджет за прошлый год перечислено более 300 млн. рублей (≈10 млн. долларов). Таким образом, объединяя наши компании в единую рыночную транспортную структуру, мы создаем блок экспедиторских компаний СПб, гарантируя, с одной стороны, высокое качество выполнения работ, постоянно повышая профессиональный уровень наших сотрудников, обобщая и

анализируя возникающие ситуации, а, с другой стороны, разрабатывая новые технологии доставки грузов.

Я должна сказать, что в Ассоциацию экспедиторов входят далеко не все экспедиторские компании Санкт-Петербурга. Ведь, вступая в нашу ассоциацию, необходимо принять на себя дополнительные моральные обязанности, которые записаны в Кодексе чести экспедитора, быть «открытой» компанией и уметь и хотеть работать на общее благо. Я очень благодарна директорам наших компаний, что они находят время и силы для участия в деятельности ассоциации. За эти пять лет мы многому научились, что-то в нашей работе получается лучше, а что-то еще только намечено «пунктиром». Это и транспортно-логистический центр, и новые информационные технологии, и информационный сайт (<http://www.mtb.spb.ru>), и участие в создании программ повышения квалификации и обучения совместно с ведущими вузами города, и постоянное участие в обсуждении проектов законов, и участие в выставках, международных симпозиумах, конференциях, и базы данных, и многое другое, но еще больше предстоит сделать.

Ассоциация экспедиторов Санкт-Петербурга приложит максимум усилий для активного продвижения экспедиторских компаний — членом ассоциации, и создания благоприятных условий для их работы.

Ассоциация всегда открыта для новых членов, контактов, грузовладельцев и всех, кто работает вместе с нами в таком непростом транспортном бизнесе.

Наш адрес: г. Санкт-Петербург, Межевой канал, дом 5, тел./факс 114-98-73, 114-98-97, E-mail: linguatran@peterlink.ru

Natalya BAGAEVA,

Director of The Association of the Forwarding Agents of St.-Petersburg,
Representative in St.-Petersburg of The Association of International Forwarding Agents of Russia

WE ARE CREATING THE TOTAL TRANSPORT SYSTEM

On the 6th of July 2000 The Association of the forwarding agents of St.-Petersburg has marked the small first anniversary. Five years have passed from Constituent assembly, when the conducting forwarding companies of St.-Petersburg, basically working through Seaport of St.-Petersburg, have united their efforts. And for the first time the directors of the forwarding companies were evidently convinced that it's faster and more effective to solve many problems together.

The associative form of work itself in Russia is now only beginning to be formed and to get any certain features. Now on the transport market of St.-Petersburg The Association of Seaports of Russia, The Association of the sea agents, NORTHWEST branch of Union of the Russian Shipowners, The International Association already work together with us. For the best mutual understanding of all participants of transport business, at Committee on transport of Administration of St.-Petersburg The Public council on transport and transit politics was created. On this council we have an opportunity to discuss problematic questions of our transport unit and to plan ways of their decision, and it is very important, that the state on behalf of the officials of Committee can directly hear our wishes and offer concrete steps of the decision of problems. Our Association works very actively with Northwest customs committee, as it's the member of Consulting council of Northwest Customs Directory. Taking part in discussion of the project of the Customs code and bringing in those offers, which mostly correspond to conditions of the international forwarding practice of cargoes, we would like the new Customs code to simplify the execution of many procedures and the introduction of the electronic forms of the transport and customs documents.

Today there's no more sense of convincing anybody that forwarding services — the major component of transport process and the organization of delivery of cargo should be charged to the professionals. The competently constructed and carried out delivery of a cargo with passage of all customs procedures can save up to 30% from general expenses for transportation and to lower the final price of the goods.

The St.-Petersburg forwarding companies solve all the difficulties and orientate the cargo owners on new conditions of delivery of a cargo (export — DDU(P), import EXW). To compete successfully with the foreign forwarding companies Russian firms have to improve very actively the work, to develop new variants of delivery of cargoes, to improve the used

technologies and to train the personnel: one of the most known forwarding firms in St. Petersburg — «Evrosib» — has chosen the strategy directed on introduction of rationalization of rail transportation by the own and rented rolling-stock. The development of through services, including rendering of services connected to customs registration of cargoes, has allowed to supply the attraction of large goods traffic in Northwest region. The change of trade technology, the reduction of volumes of a long-term storage of a party of goods, the application of Internet — technologies of sales results in searches of all new ways in forwarding activity, in the necessity to construct the process of manufacture and delivery so that the ready production in a stage of movement — storage of goods would be as small as possible, but in the same time, that it never come to an end. The application of new information technologies allows to supervise the process of delivery of cargo more strictly.

There are 10 companies in St.-Petersburg that work as the members of the international association of the forwarding agents FIATA and have the right of writing out the international FIATA's Bill of Lading and carry out delivery of cargoes «from door to door». Among them there are such companies as «Baltic Escort», «Module».

I can tell more about work of our companies. All of them are unique and, which is the most important, are reliable. Our companies are the leaders in the transport-forwarding market of St. Petersburg. With the common efforts we forward more than 55% freight turnover of Trade Port of St. Petersburg. During the last year more than 300 million rubles (about \$10 millions) were listed to the state budget. Thus, uniting our companies in an uniform market transport structure, we create the block of the forwarding companies of St. Petersburg, presenting guarantees of the high quality of performance of works on the one hand, constantly raising a professional level of our employees, generalizing and analyzing arising situations, and developing new technologies of delivery of cargoes on the other hand.

I must say that The

Association of the forwarding agents doesn't include all forwarding companies of St.-Petersburg. Because as entering The Association it is necessary to take up additional moral duties, written down in the Code of Honor of The Forwarding Agent, to be the «open» company, both to be able and to want to work for the common boon. I am very grateful to the directors of our companies, that they find out time and forces to take active part in the life of The Association. After these five years we have learned much, something in our work turns out better, and something else only is planned as in a «dotted line». Among these there are transport and logistic centers and new information technologies and our web-site (www.mtb.spb.ru) and participation in the creation of the programs of improvement of professional skills and training together with the conducting and Universities of the city and constant participation in the discussion of the projects of the law, and participation in exhibitions, international symposiums, conferences, and Database, and there is much more to be done.

The Association of the forwarding agents of St.-Petersburg will apply maximum efforts for active progress of the forwarding companies, members of The Association and creation of favorable conditions of their work.

The Association is always open for the new members, contacts, cargo owners and everyone, who works together with us in such a difficult transport business.

**Our address: St.-Petersburg,
Mezhevoi canal, 5,
phone/fax 114-98-73, 114-98-97,
E-mail: linguatran.peterlink.ru**



РОССИЯ НАМЕРЕНА К 2010 ГОДУ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ НА 35%

Россия к 2010 году на 35% увеличит объемы перевозок внешнеторговых грузов, которые составят свыше 650 млн. тонн. Это предполагается программой «Основные направления формирования и развития международных транспортных коридоров на территории России», которую Минтранс, МПС и Минэкономразвития представили на Байкальском экономическом форуме.

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

В 1999 году перевозки российских внешнеторговых грузов увеличились до 596 млн. тонн, в том числе экспорт составил 528 млн. тонн. Объем международных транзитных перевозок возрос до 20,8 млн. тонн. К 2010 году перевозки транзитных грузов в контейнерах на основных широтных направлениях возрастут в 10-11 раз и составят 250-300 тысяч единиц, в том числе на направлении Север — Юг — 80-100 тысяч единиц.

В документе также сообщается, что, по предварительной оценке, на развитие транспортной инфраструктуры международных транспортных коридоров в 2001-2010 годах будет направлено около 600 млрд. рублей. Годовой объем финансирования из федерального бюджета составит 12 млрд. рублей, из бюджетов субъектов РФ — 6 млрд. рублей.

Рост экономики России обусловит рост объемов внутрироссийских, внешнеторговых и международных транзитных перевозок, что, в свою очередь, приведет к увеличению более чем в 2 раза доходов предприятий транспортного комплекса, говорится в документе.

Связанное с этим увеличение инвестиционного потенциала транспортных предприятий и повышение их привлекательности для внешних инвесторов позволит обеспечить рост инвестиций на развитие международных транспортных коридоров с 30 млрд. рублей в 2001 году до 80-100 млрд. рублей в 2010 году.

Константин СУВОРОВ,
генеральный директор ЗАО «Морская техническая экспертиза»

УСПЕХ ЕВРОАЗИАТСКОГО ТРАНЗИТА

Перед отечественным транспортом поставлена новая и сложная задача — обеспечить доставку грузов между европейскими странами и Азиатско-Тихоокеанским регионом, используя транзит через территорию России.

Об этом заявил председатель правительства Михаил Касьянов на проходившей в сентябре в Петербурге 2-й международной евроазиатской конференции по транспорту и состоявшейся одновременно 4-й международной транспортной выставке «Транстек-2000».

В конференции приняли участие и выступили с докладами Михаил Касьянов, заместитель председателя правительства Илья Клебанов, министр транспорта РФ Сергей Франк, министр путей сообщения РФ Николай Аксененко, заместитель министра транспорта РФ Евгений Казанцев и Николай Смирнов, представители международных организаций (Европейская экономическая комиссия ООН, Экономическая и социальная комиссия для стран Азии и Тихого океана, Комиссия Европейского сообщества, Европейская комиссия министров транспорта), руководители транспортных министерств ряда зарубежных стран (Германии, Франции, Индии, Китая, Ирана, Нидерландов и др.), а также отечественные и иностранные представители деловых кругов, связанных с транспортом.

Предполагается, что евроазиатский транзит будет осуществляться пятью маршрутами:

- по южным морям через Суэцкий канал;
- «новый шелковый путь» от китайских портов по Транскитайской железнодорожной магистрали, через среднеазиатские республики и на пароме через Каспий на Кавказ, затем на пароме Поти — Ильичевск и через Украину в Европу сухопутным транспортом;
- транспортный коридор Север — Юг из Индии на пароме через Персидский залив в Иран, затем на пароме через Каспий в Россию и по внутренним водным путям в Петербург для перегрузки на морские суда, а также судами типа «река-море» или сухопутным транспортом в европейские страны;
- Северный морской путь через арктические моря на судах ледового класса.

Первые два маршрута проходят, минуя Россию, и являются конкурентами остальных, пролегающих в основном по российской территории, что требует четкой работы всех отечественных транспортных служб и их взаимодействия для завоевания грузоотправителей и налаживания транспортного потока. Ожидаемые выгоды от реализации евроазиатского

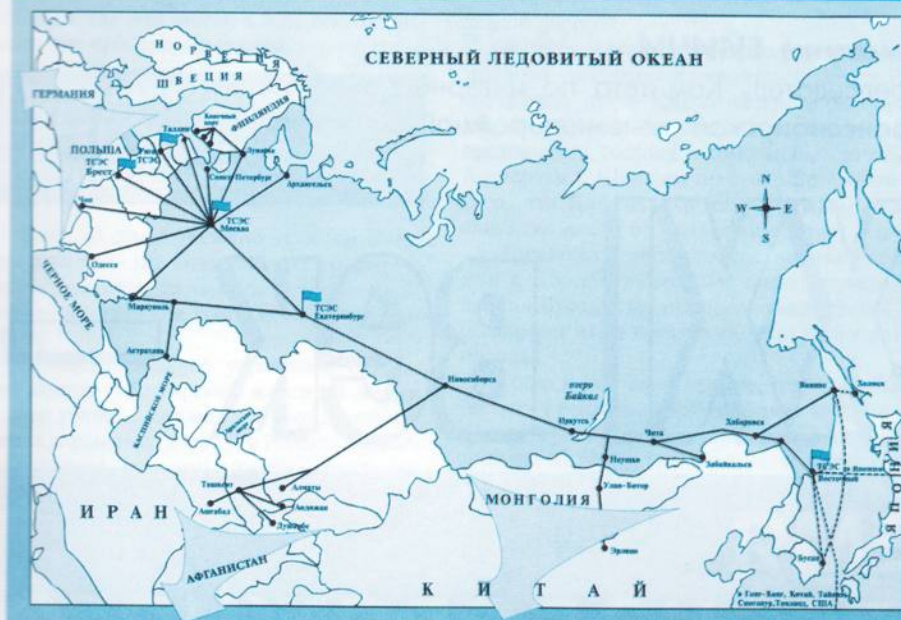
транзита настолько велики, что его развитие и успешное осуществление поставлено как национальная задача для отечественной транспортной системы и всей страны в целом. При обсуждении необходимости осуществления евроазиатского транзита по территории России приводились многочисленные обоснования экономического, социального, географического плана и другие факторы, однако сегодня, когда решение принято, больший интерес представляют рассмотрение путей решения поставленной задачи и характеристика начальных условий, в которых отечественная система вступает в борьбу за транспортные евроазиатские грузопотоки с южным маршрутом, работа которого отлажена и действует как часы, несмотря на штормы, тайфуны и прочие неприятности.

Как отмечалось в процессе конференции и демонстрировалось на стендах выставки «Транстек-2000», использовать преимущества отечественной транспортной системы в развитии евроазиатского транзита не позволяет целый ряд факторов и обстоятельств, среди которых в первую очередь можно отметить следующие:

- отсутствие сквозного экспедитора, который реализует согласованные тарифные ставки, обеспечивает полный сервис и контроль за продвижением груза, в основном контейнеров, по всему маршруту;
- высокая стоимость морского фрахта на линии между портами Азиатско-Тихоокеанского региона и портом Восточный;
- высокие тарифные ставки на железных дорогах Польши и Германии на перевозки транзитных контейнеров с участием Транссиба;
- отсутствие отечественного перевозчика на линии порт Петербург — порты Западной Европы.

Зарубежные компании через своих агентов и совместные предприятия, используя высокую степень доходности перевозок внешнеторговых грузов в контейнерах на российском рынке транспортно-экспедиторских услуг, практически вытеснили морских и автомобильных перевозчиков и экспедиторов с рынка транспортных услуг, что привело к потере контроля за контейнерными перевозками транзитных грузов. В 1999 г. иностранные компании организовали железнодорожно-морские и автомобильно-морские перевозки объемом 97,4 млн. т, а отечественные — 3 млн. т, т.е. примерно в 33 раза меньше. Эти данные не нуждаются в комментариях и не должны успокаивать тот факт, что 95% грузооборот, организованных отечественными компаниями, приходилось на российские порты. Ситуация с транзитом усугубляется и тем, что отечественные грузоперевозчики и экспе-





В РУКАХ ЭКСПЕДИТОРОВ

диторы не имеют достаточных ресурсов и опыта работы в условиях жесткой конкуренции и действуют разрозненно, а зарубежные операторы используют практику объединения в альянсы. В результате этого обстоятельства, а также ряда других причин произошло перераспределение евроазиатского транзита не в пользу российских транспортных компаний. Так, в 1981 г. по Транссибу перевезли 140 тыс. контейнеров, а в 1999 г. — 17 тысяч, т.е. в 7,5 раза меньше, и из них 16,2 тысячи — в порты Финляндии, поскольку в Петербурге перегрузка транзитных контейнеров не организована. Выход участники конференции видят в создании компании или консорциума национального оператора интермодальных перевозок, в которую должны быть включены железнодорожный оператор контейнерных перевозок, автотранспортные и транспортно-экспедиторские компании, интермодальные терминалы, порты и судодходные компании, инвестиционный банк и страховая компания. Только при наличии интермодального оператора контейнерных перевозок объем транзита может достигнуть в 2005 г. величины 100 тыс. контейнеров, или в 1,4 раза меньше, чем в 1981 г. Нельзя надеяться, что транзитные грузопотоки придут в Россию сами по себе. Возможно, иностранные грузоотправители и хотели бы отправить свои контейнеры по более короткому пути, но они также хотят иметь полную информацию о месте нахождения их груза и быть уверенным в его сохранности, а также получить приемлемую величину абсолютного размера тарифа. И в этом их нужно убедить не словами, а делами. Пока различные виды транспорта работают в области транзитных перевозок, как

лебедь, рак и щука из известной басни, думая только о своей выгоде.

В пользу возможности организации транзита евроазиатского потока груза говорит такой пример — в 1997 г. снижение тарифа на 10% привело к увеличению транзита по Транссибу на 29%. Ситуация осложняется и тем, что США и их западные партнеры выступают против усиления роли России на евроазиатском континенте и с 1993 г. активно выступают за организацию евроазиатского грузопотока, минуя Россию, по маршруту «новый великий шелковый путь», мотивируя тем, что этот маршрут на 1300 км короче Транссиба. В сложившихся объективных условиях высказывались соображения, что в ближайшей перспективе основной евроазиатский транзит останется за южным трансокеанским маршрутом, а успехом отечественной транспортной системы можно будет считать привлечение транзита грузов, составляющих 5-6% от евроазиатской торговли.

Руководством Минтранса РФ на конференции была поставлена более грандиозная задача в проведении транзита — достичь к 2010 г. увеличения транзита в 2,9-3,0 раза, что составит 58-60 млн. т, а перевозка контейнеров с транзитным грузом по направлению **Запад — Восток** увеличится более чем в 20 раз и достигнет **600-800 тыс. единиц**, а по направлению **Север — Юг** — **80-100 тыс. единиц**. Невольно вспоминаются слова известного поэта: «я планов наших люблю громадь, размаха шага сажени...», но экспедиторы должны будут решать эту задачу по развитию международного транзита, поскольку организационная сторона проблемы в их руках.

BY 2010 RUSSIA INTENDS TO INCREASE FOREIGN TRADE CARGOES TRANSPORTATION BY 35 PERCENT

By 2010 Russia will increase foreign trade cargoes transportation by 35 percent that will make more than 650 mln tons of cargoes.

The program "The Main Guidelines of International Transport Corridors Formation and Development for Russian Territory" envisages this. This program was presented at the Baikal Economic Forum by The Ministry of Transportation, The Ministry of Railroad Transportation and The Ministry of Economic Development.

According to this document the volumes of trade between Europe and Asia are reaching 6 billion Dollars a year at the present moment. The total volume of container cargo transportation between Europe and Asia constitutes more than 6 mln units in 20 inch measurements with the total cost of 250 billion Dollars in goods. 10-15 percent of this adheres to Russian transport communications.

The transportation of Russian foreign trade cargoes grew up to 596 mln tons in 1999, that includes export cargoes of 628 mln tons. The volume of international transit transportation grew to 20.8 mln tons. The transit cargoes transportation in containers will grow 10-11 times by 2010 on main routes and they will constitute 250-300 thousand units, that includes 80-100 thousand units in the direction North-South.

The document also informs that according to preliminary estimates about 600 billion rubles will be channeled to develop transport infrastructure for international transport corridors in 2001-2010. The annual Federal budget financing will constitute 2 billion rubles and 6 billion rubles will come from the budgets of Russian Federation Subjects.

According to the program the economic growth in Russia will dictate the growth of inter-Russian foreign trade and international transit transportation in volumes that in its turn will lead a two fold increase of transport complex profits.

Connected with it the increase of transport enterprises potential and the growth of their attractiveness for foreign for foreign investors will ensure the increase of investments for the development of international transport corridors from 13 billion rubles in 2001 to 80-100 billion rubles in 2010.





Ямагучи ЕЙИЧИ,
председатель Комитета по интернационализации
Транссибирской железнодорожной магистрали

XXI ВЕК —

ВРЕМЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Во время встречи на высшем уровне между премьер-министром Японии Мори и Президентом России Путиным было подписано соглашение в области экономического сотрудничества, где модернизация Сибирской железной дороги вошла 7-м пунктом 8-й статьи этого соглашения.

XXI век — это век развития железнодорожного транспорта, поэтому позволю себе представить новый международный железнодорожный проект соединения Японии с Россией и Европой — «Интернационализация Сибирской железной дороги».

Между Россией и Японией существует множество проблем политических и экономических, проблема заключения Мирного российско-японского договора и вопрос возврата Северных островов.

Когда проблемы между Россией и Японией будут урегулированы, экономическое сотрудничество получит новый толчок. Среди сфер сотрудничества можно обозначить проект по интернационализации Сибирской железной дороги.

В августе прошлого года на заседании Иркутского Законодательного Собрания я внес предложение новых отношений между Россией и Японией в XXI веке. Речь идет о туннеле, который бы соединил Хоккайдо с Сахалином, интегрировав таким образом

Японию в единую наземную транспортную систему России и Европы.

Это предложение было встречено с энтузиазмом и признано как реальный проект.

Существует много предпосылок, указывающих, что в XXI веке наиболее рентабельно развитие железнодорожного транспорта.

- Транссибирская магистраль является частью железнодорожного моста Европа — Северо-Восточная Азия. Интеграция Японии в эту транспортную систему рентабельна для России.

- Концепция по интернационализации Транссиба означает, что она будет включать в себя железную дорогу от Владивостока до Европы через Москву и БАМ. В будущем она будет связана с Японией двумя подводными туннелями — это туннель через Татарский пролив Сахалин — материк и Хоккайдо — Сахалин, соединив Джипан Рейлвэй и Транссиб для транспортировки товаров и перевозки пассажиров. Расширение Транссиба до Японии и интеграция в Джипан Рейлвэй сделает ее главной артерией между торговыми полюсами Европа — Япония; Китай — Корея — Монголия.

- Интеграция наземной системы транспорта Японии и России вызовет рост производства, привлечение инвестиций в разработку полезных ископаемых, внедрение современной японской технологии для ее переработки, не вывоза сырья, производство конкурентоспособных товаров, развитие инфраструктуры, коммуникаций, создание стабильных рабочих мест, повышение уровня жизни народа России, а для Японии позволит иметь надежного партнера по выпуску качественного товара, развивать экономику страны.

- Для проработки этого вопроса необходимо основать неправительственную организацию «Международный институт транс-

порта Дальневосточной Азии» (предварительное название).

СВОБОДНАЯ КОЛЕЯ

Различная ширина колеи на железных дорогах — одна из самых больших проблем, которую необходимо решить для обеспечения транзита международных поездов, проходящих через несколько стран.

Существующие в России размеры колеи равны 1,524 м, в то время как колея японского суперэкспресса — 1,435 м (стандартная колея), а также другие существующие в Японии — 1,067 м (узкая колея).

В настоящий момент при переходе границ нам необходимо менять платформы состава. Однако, если будет использоваться **свободная колея**, разработанная в японском НИИ железнодорожной технологии, потребуется только две минуты, при скорости состава 80 км в час, чтобы перейти на другую колею, в то время как сейчас на это требуется два с половиной или три часа. Свободная колея весьма удобна для быстрого перехода дорог с различной шириной колеи. Если потребуется, она может применяться в пунктах движения между Россией и Японией, между Китаем и Россией, между Китаем и Монголией, в переходе Европа — Россия.

Вагоны-платформы со свободным размером колеи, которые разрабатываются у нас, апробируются на стендах в Колорадо, чтобы перейти к практическому их использованию. В этом году будет проведено испытание при скорости 250 километров в час, а также испытание на износостойкость. Чтобы использовать их на Транссибирской магистрали, необходимо, чтобы они выдерживали максимально низкие температуры, ниже минус



30°C. Но, так или иначе, в XXI веке технически эти проблемы решаемы.

МОДЕРНИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ

Одна из самых больших проблем в модернизации — как автоматизировать старую систему управления и зоны ручного труда, чтобы они отвечали современным требованиям.

Я посетил Главное управление отделения Восточно-Сибирской железной дороги и смог увидеть, как на практике осуществляется управление дорогой в России. Согласно политике, проводимой начальником управления, российские инженеры были направлены на JR с целью ознакомления с японской технологией и ее внедрения для усовершенствования и модернизации.

Все управление осуществляется компьютерами компании IBM, а мониторы на жидких кристаллах сделаны японской компанией NEC.

НУЖНЫ ВРЕМЯ И СРЕДСТВА

В настоящее время длина Транссиба от Москвы до Владивостока — 9297 км. Главная северная магистраль — БАМ — составляет 4300 километров от Тайшета до Ванино (Хабаровский край), что кажется очень протяженным в представлении японца.

В любом случае, обслуживание и усовершенствование железной дороги — безопасность функционирования, быстроту и комфорт существующая ныне российская технология позволяет решить, если только располагать временем и средствами, и может сделать Транссиб самым мощным и самым протяженным контейнерным перевозчиком в наступающем столетии.

ПОДВОДНЫЙ ТОННЕЛЬ

Самая большая проблема — строительство подводного тоннеля в проливе Лаперуза, чтобы соединить Россию с Японией же-

лезной дорогой.

В 1967 г. я говорил с руководителем центральной лаборатории двигателей Форда о «шелковом пути» XXI столетия, и он сказал, что основная стратегия американских предприятий состоит в том, чтобы связать Амстердам с Шанхаем по суше. Вследствие того, что Япония окружена морями, она слишком далека от «шелкового пути».

Тогда обсуждался план соединения Японии с Кореей подводным тоннелем через пролив Цусима, но это оказалось трудновыполнимым из-за протяженного и глубокого пролива.

Тогда я высказал мнение, что если бы был соединен Хоккайдо с Хонсю и Франция с Англией, то целесообразно было бы соединить Японскую железную дорогу с Транссибирской магистралью через Сахалин, проложив два подводных тоннеля под проливом Цунгару и проливом Лаперуза.

Позже, в 1988 г., был проложен тоннель Сейкан (длина 53,85 км и на глубине 140 метров под проливом). Кроме того, в 1994 г. завершено строительство евротоннеля под Дуврским проливом, и Англия, Франция и европейские страны оказались связаны друг с другом.

Скоро начнется строительство подводного тоннеля под Татарским проливом длиной приблизительно 8 километров между континентальной частью России и Сахалином. Последней проблемой является строительство подводного тоннеля через пролив Лаперуза между Сахалином и Хоккайдо. Длина пролива — приблизительно 50 км. Однако самая глубинная точка тоннеля Сейкан — 140 метров, а тоннеля в проливе Лаперуза — 71 метр, так что японская технология располагает всеми техническими возможностями его строительства.

Японская сторона ожидает, что этот проект будет огромным проектом для России и Японии после заключения Мирного договора.

Когда подводный тоннель в проливе Лаперуза будет построен, Россия, европейские страны, Китай и Япония будут связаны единой железной дорогой, сделают реальным движение международных поездов, а обработка контейнерных и грузовых поездов принесет экономический эффект наряду с разработкой ресурсов и индустриальным развитием.

ФИНЛЯДИЯ МОГЛА БЫ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГАЗОПРОВОДА ПО ДНУ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Финляндия могла бы принять участие в реализации проекта по строительству магистрального газопровода из России по дну Балтийского моря в европейские страны.

Об этом заявил журналистам премьер-министр РФ Михаил Касьянов по окончании переговоров в Иматре с премьер-министром Финляндии Пааво Липпоненем.

В свою очередь г-н П. Липпонен заявил журналистам, что решение об участии в строительстве газопровода будет приниматься после того, как будет разработано технико-экономическое обоснование проекта. «Если же газопровод пойдет через территорию Финляндии, то мы не будем взимать транзитные сборы за транспортировку газа», — заявил П. Липпонен.

По словам г-н М. Касьянова, сейчас существуют два альтернативных маршрута сооружения газопровода. «Мы обязательно учтем предложение Финляндии не взимать транзитные сборы за транспортировку газа, поскольку это существенный фактор при принятии решения о маршруте газопровода», — подчеркнул М. Касьянов.

«В ходе переговоров я также подтвердил, что Россия готова обеспечить в случае необходимости потребности Финляндии в нефти и газе», — отметил премьер-министр РФ.

По словам П. Липпоненя, в ходе состоявшихся переговоров М. Касьянов пообещал предоставить Финляндии информацию о воздействии на экологию строительства в рамках проекта «Балтийская трубопроводная система» порта в Приморске. В то же время М. Касьянов отметил, что «ни о каком воздействии на окружающую среду при реализации этого проекта речи не идет, вопрос о международной экологической экспертизе не ставится». «Но мы не можем быть равнодушны, если наши соседи обеспокоены экологическим вопросом, и для того, чтобы снять эту озабоченность, мы предоставим им всю необходимую информацию», — пообещал он.

Как сообщил М. Касьянов, в ходе переговоров достигнута договоренность о проведении заседания российско-финской межправительственной комиссии. Затем Москву посетит премьер-министр Финляндии Пааво Липпонен.



национальный ресурс

— международный транзит

Борис НОВОСЕЛЬЦЕВ,
заместитель министра транспорта
Российской Федерации

Стратегические ориентиры развития Российской Федерации, в частности Сибири и Дальнего Востока, предусматривают реализацию одного из важнейших национальных ресурсов России — международного транзита через отечественные транспортные коммуникации.

Географическое положение России в значительной степени предопределяет стратегию и политику Федерации, ее экономическое развитие. Занимая центральную часть Евразийского континента, Россия объективно призвана играть роль геополитического моста в отношении между странами Запада и Востока. Ее одновременное присутствие в Европе и Азии влияет здесь на содержание экономических, политических, культурных процессов. Занимая выгодное географическое положение, имея выходы к морям, а также обладая системой космической, воздушной, морской навигации, Россия владеет и уникальными возможностями участия в международном транзите.

Формирование на территории страны конкурентоспособных транспортных коридоров отвечает нашим как внешним, так и внутренним экономическим интересам. По своей сути транзит является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории России. Набор этих услуг зависит от уровня развития национальной товаропроводящей сети и ее качества. Прежде всего, это услуги национальных перевозчиков, экспедиторов, связистов.

Кроме того, транзит является катализатором развития широкого спектра сопутствующих услуг по заправке транспортных средств топливом, организации торговли и питания, ремонту транспортных средств и его сервисному обслуживанию.

Интенсивный транзит создает необходимость формирования мультимодаль-

ных терминалов в активных перегрузочных зонах, в первую очередь в местах пересечения железнодорожного транспортного коридора с водными путями **Ангары, Енисея, Оби, Иртыша, Камы и Волги.** Это приведет к активизации речных перевозок.

Транзит позволяет эффективно использовать резервы провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. Как следствие этого, активно развиваются транспортное машиностроение и обеспечивающие его отрасли.

Услуги, связанные с транзитными перевозками, — это один из продуктов «высокого передела», который обеспечивает доход государству, не расходуя невосполнимых природных ресурсов.

Транзит — это прямые денежные поступления в виде оплаты транспортных и сопутствующих услуг, которые получает транзитная страна, прямые инвестиции в развитие собственной транспортной инфраструктуры, внедрение самых современных транспортных технологий. Создание новых рабочих мест, доходы от транзита пополняют бюджеты всех уровней.

Целый ряд стран, особенно европейских, таких, как Польша, Германия, Венгрия, Чехия, Австрия, Голландия, государства Прибалтики, обладая относительно небольшой территорией, используя выгодное географическое положение, давно превратили транзит в существенные статьи доходов своих бюджетов.

В частности, Голландия, не имея особых преимуществ, стала важнейшим



транзитным перекрестком Европы. Доля доходов от транзита в общем объеме экспорта услуг Голландии составляет более 40%.

Транспортный транзит органично вписывается в геополитические цели каждого государства, которое ставит перед собой четкие стратегические цели упорядочения позиции в современном динамично развивающемся мире.

Глобализация, будучи объективной тенденцией развития человеческой цивилизации, открывает дополнительные возможности и сулит немалые выгоды развитию экономики отдельных стран. Благодаря ей достигается экономия на издержках производства, оптимизируется распределение ресурсов, расширяется ассортимент товаров и повышается их качество на национальных рынках, становятся широко доступными достижения науки, техники.

Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеэкономических связей требуют нового подхода к развитию транспорта, перераспределения грузовых и пассажирских потоков. Рост внешней торговли требует качественного пересмотра транспортной составляющей.

Уже сейчас аналитики скрупулезно просчитывают транспортные издержки маршрутов движения товаропотоков по суше и по воде, исследуя взаимозависимость между развитием транспорта и ро-



стом торговли по Интернету (электронной торговлей), демографической динамикой и динамикой развития спроса и предложения. Самое пристальное внимание уделяется анализу и прогнозам политического развития стран и регионов, обладающих большим транзитным потенциалом.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в начале будущего столетия будут сосредоточены в треугольнике США — Европа — Дальний Восток.

Азиатско-Тихоокеанский регион — это треть мирового валового продукта, это четверть мирового экспорта и почти сорок процентов всех мировых инвестиций. Все прогнозы сходятся на том, что в начале XXI века торговля между странами этого региона и Европой станет самым динамичным рынком. И максимальные выгоды получают те страны, которые смогут привлечь на свои коммуникации транзитный евроазиатский грузопоток.

Важнейшая задача России — в полной мере реализовать выгодное географическое положение страны и развитую транспортную инфраструктуру как естественный транзитный мост между Европой и Азией.

Рассматривая географическое положение России в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, расположения основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, можно сделать практически безошибочный вывод — **доставка товаров в Европу через Россию будет осуществляться быстрее.** Достаточно отметить, что расстояние по трансокеанскому маршруту от Йокогамы до крупнейших западноевропейских портов, таких, как Роттердам,

Гамбург и другие, почти в два раза длиннее, чем по маршруту, пролегающему через Транссибирскую магистраль. Намного короче южного трансокеанского маршрута и трасса Северного морского пути.

Россия обладает транспортной сетью, ориентированной на внешний мир и при этом имеющей хорошую проходимость внутри национальной территории. Это означает, что для развития транзита нам не нужно создавать новых внутренних коридоров или сложных дополнительных транспортных переходов в сопредельные страны.

Необходимо подчеркнуть, что России нет необходимости привлекать огромные инвестиции для развития уже имеющегося транспортного коридора. Транссиб уже существует, функционирует, имеется огромный опыт организации и сопровождения исключительно больших объемов перевозимых грузов.

У россиянина в руках самый крупный козырь — более короткое время доставки грузов при всех прочих равных условиях. Скорость доставки грузов по российским железным дорогам существенно возросла. Показателем в данном контексте пример: **в апреле 1998 года пробный контейнерный поезд, следующий по маршруту порт Восточный — Брест, выполнил рейс за 8,5 суток, что в 4 раза быстрее перевозок контейнеров в Европу морем.** Этот факт приобретает особое значение, учитывая наступление эры электронной торговли, приоритетом которой являются «скоростные сделки».

И еще. Транзит по российской территории — это транзит по единой территории, на которой действуют единые законы, в том числе таможенное законодательство, тогда как конкурентам приходится искать консенсус между интересами различных суверенных государств. Транзит — это стабилизирующий фактор. Какие бы политические, экономические изменения ни происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут остается долговременным стабилизирующим фактором.

Крайне важным является и другое обстоятельство: транспортные коридоры России проходят по регионам, богатым полезными ископаемыми и перспективным в плане их освоения. Привлечение внешнеторговых и транзитных перевозок на отечественные коммуникации способствует реализации огромного ресурсного потенциала России как одного из крупнейших участников мирового грузо- и товарообмена.

Развитие российского транзита, безусловно, будет способствовать росту производства, занятости населения в регионах. В этих регионах имеются высокоподготовленные трудовые ресурсы. От со-

стояния и уровня технического развития транспортного комплекса, его экономических показателей в значительной мере зависит социально-экономическое положение Сибирского и Дальневосточного регионов.

Контейнерный трафик в направлении Европа — Азия — Европа сосредотачивается пока на трансокеанском маршруте. Основные грузоотправители в Юго-Восточной Азии — Китай, Япония, Корея — сконцентрируются на отправке контейнеров морем. России предстоит большая работа по предоставлению наилучших условий грузовладельцу дорогого товара, который потребует от перевозчика, экспедитора резкого сокращения времени доставки.

Дальнейшее увеличение объемов грузоперевозок на перспективу до 2010 года потребует инвестиций в инфраструктуру, а также технического и технологического совершенствования транзитной системы. Потенциальными инвесторами могут стать государственные структуры, частные фирмы, транспортные компании, а также крупные грузоотправители.

Таким образом, транзит играет большую роль в экономике России. При этом очевидно, что имеются все предпосылки для значительного (в семь-восемь раз) увеличения этого вида услуг мировому сообществу.

Велико в этом отношении значение Сибири и Дальнего Востока. Они располагают стратегическим потенциалом страны, главной составляющей транспортной инфраструктуры страны — Транссибирской магистралью. Она является ключевым звеном, связывающим транспортные системы Азии и Европы. Транссиб составляет основу международного Транссибирского маршрута, по которому грузы Японии, Южной Кореи и других стран АТР идут в страны Центральной Европы, Скандинавии, Средней Азии, Ближнего и Среднего Востока.

Транссиб — это альтернатива традиционному морскому пути с Дальнего Востока и из Юго-Восточной Азии вокруг Индии и через Суэцкий канал. Даже без технической модернизации в настоящее время он способен освоить в среднесрочной перспективе тяготеющие к нему потоки транзитных контейнеров в объеме до 260-300 тыс. в год. На долгосрочную перспективу — более миллиона контейнеров в год.

Для повышения конкурентоспособности Транссибирской магистрали по сравнению с южным океанским маршрутом, используя квартальные расписания судов на направлении Япония — Россия и Южная Корея — Россия, разработаны графики движения ускоренных контейнерных поездов. ГТК России введен упрощенный порядок декларирования



ния перевозимых грузов в контейнерах по Транссибу. Время оформления таможенных документов сократилось до 6 часов. Предусмотрен ускоренный вариант пограничного оформления судов-контейнеровозов в период их следования с



внешнего рейда до постановки к причальной стенке.

Продолжается модернизация транспортной инфраструктуры в части контейнерных терминалов в соответствии с мировыми стандартами для переработки 40-футовых контейнеров, развитие железнодорожных станций на границе с Монголией, Китаем и КНДР, усиление железнодорожных подходов к морским портам.

В результате принятых мер общее транзитное время доставки контейнеров из Японии в Западную Европу с участием Транссибирской магистрали не превышает 17 суток, из портов Кореи — 16 суток, что меньше на 13-15 суток по сравнению с доставкой морем.

Однако предстоит решить значительный круг задач, среди которых:

- обеспечение сквозных конкурентоспособных ставок;
- обеспечение стабильного, конкурентоспособного транзитного времени за счет организации курсирования маршрутных поездов строго по расписанию;
- обеспечение сохранности грузов;
- снижение стоимости морского фрахта на линии порты Японии — порт Восточный.

Важным фактором обновленного Транссибирского сервиса является определение единого оператора сквозного экспедирования грузов из Японии, Южной Кореи и других стран АТР в Центральную, Северную Европу, Ближний и Средний Восток и страны СНГ.

Реализовать эту задачу может только компания — национальный оператор внешнеторговых интермодальных перевозок. Создание такой компании позволит начать процесс ограничения активности и постепенного вытеснения иностранных контейнерных операторов и множества экспедиторских фирм с российского рынка международных интермодальных перевозок.

Крупная, национального масштаба, компания, безусловно, вызовет перераспределение средств, получаемых от внешнеторговых перевозок грузов в контейнерах, в пользу российских перевозчиков, обострит конкуренцию с иностран-

ными компаниями, работающими на российском рынке. Это потребует ряда специальных согласованных действий и МПС, Минтранса, ГТК России, других министерств и ведомств в части регулирования

тарифов на транспортные услуги, защиты интересов российских перевозчиков.

В задачи операторской компании должно входить:

- оформление конкурентоспособных сквозных ставок,
- обеспечение стандартного уровня сервиса на всем протяжении маршрута,
- привлечение к перевозкам контейнерного парка иностранных владельцев.

Одним из направлений увеличения контейнерного грузопотока через Транссиб является создание трансконтинентального коридора **Корея — Россия — Европа**.

Предварительные расчеты показывают, что перевозки грузов по этому транспортному коридору будут экономически более выгодными по сравнению с морскими через российские или европейские порты как по срокам доставки грузов, так и по стоимости транспортировки: объемы перевозок транзитных грузов в указанном сообщении могут составить 4,0 млн. т.

В целом только совместные, скоординированные усилия Минтранса, МПС, ГТК России и других заинтересованных министерств и ведомств могут способствовать привлечению на Транссибирскую магистраль дополнительных транзитных грузопотоков, в первую очередь из стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Но транспортная инфраструктура России, восточных ее регионов состоит не только из Транссибирской магистрали.

Значительная часть территории России состоит из земель, расположенных в северной, северо-восточной частях Евразии. Развитие и освоение северной части континента не сходит с повестки дня. Возрастает значение Северного морского пути, обеспечивающего короткий путь, связывающий Северо-Западную Европу с

Юго-Восточной Азией, Америкой, Канадой. Северный морской путь является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Севера России. Завершение строительства железной дороги **Беркажит — Якутск** предполагает возникновение нового варианта транзитных перевозок по маршруту **Европа — Северный морской путь — река Лена (глубоководный участок) — Транссиб — Азия**. Получает развитие транспортировка нефти по Северному морскому пути с Ямала и Приразломного месторождения.

На юге Приморского края сосредоточены основные порты российского Дальнего Востока: **Владивосток, Находка, Восточный, Посыет и Зарубино**. Все порты Приморья имеют прямой выход на Транссибирскую магистраль. В настоящее время избыток производственных мощностей портов юга Приморья составляет 18 млн. тонн в год.

Для активизации портов Дальнего Востока России необходимо проводить целенаправленную политику по привлечению дополнительных транзитных грузов. Наиболее перспективными представляются три массовых грузопотока — **контейнерный, зерновой и угольный**.

В настоящее время происходит активное развитие сельского хозяйства в Северо-Восточном Китае. В этом районе возникает избыток сельхозпродуктов, и в частности зерновых, часть которых нужно экспортировать.

Северный Китай занимает первое место в стране по объему добычи угля. Правительство Китая приняло решение об увеличении экспорта угля до 50 млн. тонн в год.

Этот грузопоток может быть направлен через порты Приморского края в Японию, Южную Корею и Тайвань, которые являются крупнейшими покупателями китайского угля в последние шесть лет.

Такие меры экономически вполне оправданы, поскольку сегодня более 60% российской торговли со странами Азиатско-Тихоокеанского региона идет через порты европейской части страны, тогда как портовые мощности Дальнего Востока используются примерно на 70%.

До того момента, когда начнется наиболее интенсивный рост евроазиатских транзитных грузопотоков, пройдет пять-семь лет. За это время нужно добиться максимальной интеграции транспортной инфраструктуры Сибири, Дальнего Востока и в целом России в систему евроазиатских транспортных связей.

Необходимо всесторонне развивать участие в работе на маршрутах **США — западное побережье Японии, США — северо-восточные провинции Китая**, создавая при этом дополнительные воз-



возможности для автомобильного завоза и вывоза грузов из портов. Чем выше будет уровень сервиса и объемы работы, тем привлекательнее для грузовладельцев окажется сибирская и дальневосточная транспортная система в период роста транзита.

На большинстве направлений международных транспортных коридоров на территории России имеются магистральные автомобильные дороги, позволяющие осуществлять перевозки грузов автомобильным транспортом с достаточно высокими скоростями.

Несмотря на финансовый кризис в 1998 году, нанесший значительный ущерб внешнеторговому обороту России, международные автомобильные перевозки продолжают развиваться. В 1999 году общий их объем составил 15,8 млн. тонн.

Российский рынок автотранспортных услуг является сегодня привлекательным для иностранных автоперевозчиков. Осуществляя перевозки в двустороннем сообщении, иностранные перевозчики еще и активно используют российские автотранспортные магистрали для транзита в сообщении между Европой и Азией. Так, в 1999 году объемы транзитных перевозок по дорогам России иностранными автоперевозчиками превысили 800 тыс. тонн.

Около четверти объемов всех перевозок осуществляется между Россией и странами Азии и Среднего Востока. Наиболее интенсивны перевозки между Россией и Китаем (7,1% от общего объема перевозок внешнеторговых грузов) и Казахстаном (7,8%).

Сегодня транспортная инфраструктура Дальневосточного региона не только вполне работоспособна, но и достаточно современна. В перспективе, однако, неизбежно потребуются ее развитие и модернизация. И вновь возникает проблема привлечения инвестиций. В данном случае появляется необходимость дополнить применение классических схем государственной поддержки современными механизмами привлечения частного капитала, такими, как транспортные концессии. В регионе Забайкалья и Дальнего Востока, где

уровень капитализации экономики пока ниже, чем в европейской части страны, применение таких методов актуально вдвойне.

При всей стратегической важности развития евроазиатского транзита круг проблем Сибири и Дальнего Востока России, конечно же, неизмеримо шире. Перспективы развития транспортного комплекса Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья можно разделить на два этапа.

Первый этап — окончательная стабилизация работы транспортного комплекса

Главной задачей этого этапа является создание экономической и законодательно-нормативной основы деятельности транспорта, направленной на стимулирование развития производства и повышение конкурентоспособности экспортной продукции Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья.

Необходимо получить научно обоснованные рекомендации по снижению транспортных издержек в восточных регионах страны. Это доказывает тот факт, что доля транспортных издержек во внутреннем валовом продукте территорий Сибири и Дальнего Востока превышает 20%, районов Крайнего Севера — 60% (в среднем по России — 9%).

Важнейшим направлением в этот период является совершенствование системы транспортных тарифов, главным образом на железнодорожном и воздушном транспорте.

Снижение транспортной нагрузки на экономику Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья может быть осуществлено в том числе за счет:

- организации перевозок по железной дороге «целевыми маршрутами» (Центр — Дальний Восток, Сибирь — Дальний Восток и т.д.), с установлением на них специальных льготных тарифов;

- введения пониженных тарифов на перевозку грузов в попутном порожнем направлении;

- сохранения государственного регулирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров железнодорожным, морским (в каботажном плавании) и воздушным транспортом.

Главной проблемой решения вопроса автоперевозок в районах Сибири и Дальнего Востока является недостаток финансовых средств. Трудности усугубляются высокой ценой на авиатопливо.

Назрел момент реформирования системы государственной поддержки завоза грузов в районы Севера. Необходимо решить вопрос о формировании государственного резерва авиатоплива для своевременного его завоза при открытии речной и морской навигации.

Также требует скорейшего решения вопрос о снятии НДС на авиатопливо, чтобы завоз его в районы Крайнего Севера и Дальнего Востока не ложился тяжелым бременем на потребителей — аэропорты — и по цене был бы равен завозу авиатоплива из-за рубежа (Кореи, Канады и др.).

Второй этап — ускоренное развитие транспортного комплекса для вовлечения экономики России в мировые хозяйственные процессы Азиатско-Тихоокеанского региона в период до 2010 года

Помимо экспорта и импорта через морские порты Дальнего Востока намечается рост отправления в районы Северной зоны региона и прибытия грузов из этих районов. По оценке, суммарные объемы грузооборота южных материковых портов составят: в 2005 г. — 40, в 2010 г. — 45-65 млн. тонн. Вследствие этого потребуются развитие существующих перегрузочных мощностей.

В этих целях предполагается реконструкция и развитие перегрузочных мощностей морских портов Владивосток, Находка, Восточный, Посыет, Ванино, Магадан, Корсаков, Холмск, Шахтерск, Петропавловск-Камчатский, Корф, Беринговский.

Требуется обновление транспортного флота Дальневосточного бассейна, пополнение его сухогрузными и наливными судами-снабженцами для обслуживания портопунктов с рейдовой погрузкой-выгрузкой, судами усиленного ледового класса для работы в замерзающих морях, специализированными судами для обслуживания экспортно-импортных перевозок. Также необходимо обновление пассажирского флота для обслуживания жителей Сахалина, Курил, Камчатки, Чукотки.

Решение этих проблем заложено в основу соглашений о взаимодействии между ассоциациями экономического взаимодействия «Сибирское соглашение», «Дальний Восток и Забайкалье» и Минтранса России.

К ключевым проблемам развития транспорта в регионе относятся:

- завершение формирования опорной магистральной железнодорожной сети (уси-



ление Транссиба, завершение строительства БАМа);

- создание совместно с другими видами транспорта эксплуатационно-технологических и экономических условий для привлечения на российские железные дороги международного транзитного потока;

- развитие международных пограничных переходов и терминального хозяйства, обеспечивающих ускорение технологической и таможенной обработки, комфортных условий для пассажиров.

Главная задача в автодорожном строительстве — формирование опорной магистральной дорожной сети. Требуется завершение сооружения автодороги **Чита—Хабаровск—Находка**, реконструкция автомобильных дорог вдоль БАМа и АЯМ, строительство автодороги **Якутск — Магадан, Якутск — Вилюй — Мирный, Зеленый Мыс — Билибино — Певек, Петропавловск-Камчатский — Палана**, сооружение автодорожных частей совмещенных мостовых переходов через Амур у Хабаровска и Благовещенска.

За последние пять лет регион получил из Федерального дорожного фонда более 10 миллиардов рублей, в текущем году эта цифра превысит три миллиарда. Вместе с тем, для форсированного завершения автодороги **Чита — Хабаровск**, для ускорения строительства и реконструкции дорог **Якутск — Невер, Хабаровск — Находка** и других недостаточно финансирования за счет одного только Федерального дорожного фонда. Необходимо активное привлечение внебюджетных источников, в том числе средств иностранных инвесторов, которые проявляют интерес к размещению своего капитала в этом регионе. Соответствующие проработки ведутся на межгосударственном уровне.

Во всех административных центрах республик, краев, областей и автономных округов Сибири, Дальнего Востока и Забайкалья необходима реконструкция аэропортов, пополнение их современными самолетами.

Здесь предстоит решать целый комплекс проблем. Это и коммерческая нестабильность небольших авиакомпаний, и отсутствие экономичных воздушных судов для местных линий, и отсутствие в гражданской авиации современных инвестиционных и инновационных механизмов.

Одной из приоритетных задач Правительством России определена разработка стратегического плана развития гражданской авиации на долгосрочную перспективу. Во исполнение поставленной задачи внесены предложения по Концепции развития гражданской авиации Российской Федерации на период до 2010 года. Особое внимание обращено на критическую ситуацию, сложившуюся в сфере оснащенности наземной материально-

технической базы аэропортов, которая даже в аэропортах федерального значения не соответствует не только перспективным, но и текущим задачам обеспечения авиатранспортного процесса, а в остальных аэропортах она еще ниже.

Запуск инвестиционных механизмов является главной задачей. Ее решение не может быть простым. Это связано со значительной капиталоемкостью объектов наземной базы и длительными сроками окупаемости вложенных средств.

Придется объединять усилия федерального Центра и субъектов Федерации, чтобы разрешать проблемы, стоящие перед авиацией восточных и северных регионов.

На речном транспорте главные проблемы:

- в Ленском бассейне — перенос базового порта в Якутск (после сооружения Амуро-Якутской железной дороги);

- поддержание глубин и габаритов судового хода на эксплуатируемых участках рек **Обь-Иртышского, Енисейского бассейнов**, в верховьях Лены, проведение восстановительных работ **Новосибирской шлюзовой системы, на судоподъемнике Красноярской ГЭС;**

- пополнение флота **Енисейского, Ленского и Амурского бассейнов** судами смешанного «река-море» плавания.

Министерство транспорта РФ рассматривает вопросы реализации региональной транспортной политики в числе наиболее приоритетных. Взаимодействие с администрациями субъектов Федерации Сибирского и Дальневосточного регионов, ассоциациями экономического взаимодействия «Сибирское соглашение», «Дальний Восток и Забайкалье» в решении транспортных проблем субъектов РФ и регионов в целом осуществляется на постоянной основе и носит конструктивный характер.

В частности, соглашения о сотрудничестве и взаимодействии в области транспорта подписаны министерством с 10 субъектами Федерации, входящими в Сибирский и Дальневосточный федеральные округа. Также подписано соглашение с ассоциацией «Сибирское соглашение», в стадии подписания соглашение с ассоциацией «Дальний Восток и Забайкалье».

8 сентября 2000 года Правительство РФ одобрило «**Основные направления формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации на период до 2010 года**». Тем самым Россия объявила мировому сообществу о своих планах в конкурентной борьбе за транзит, обозначила приоритеты в развитии транспортной инфраструктуры.

МИНТРАНС, ГТК И ГОСКОМСТАТ РФ СОЗДАЮТ ЕДИНУЮ СИСТЕМУ УЧЕТА МОРСКИХ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ

Минтранс, ГТК и Госкомстат приступили к созданию единой системы учета российских внешнеторговых грузов, перевозимых морским флотом.

Об этом сообщил заместитель министра транспорта РФ **Борис Новосельцев**.

В настоящее время, отметил он, каждое из названных ведомств имеет свою систему учета. Однако, сказал замминистра, каждая из них «имеет существенные изъяны».

В частности, пояснил Б. Новосельцев, по оперативным данным Службы морского флота России (Росморфлот) Минтранса РФ, морские порты страны за 8 месяцев 2000 года отгрузили на экспорт 40,4 млн. тонн металлопродукции, лесоматериалов, минеральных удобрений и других сухих грузов и приняли 7,45 млн. тонн импортных грузов.

Между тем, указал замминистра, если суммировать показатели ГТК и Госкомстата, то получается, что объем отправленных за 8 месяцев морем экспортных грузов оказывается почти вдвое больше данных Минтранса.

Дело в том, пояснил Б. Новосельцев,

что таможенники учитывают также грузы, отгруженные на экспорт через собственные причалы российских предприятий, в частности через терминалы заводов топливно-энергетического комплекса.

Создание единой системы учета, подчеркнул замминистра, позволит взять под контроль экспортные потоки каждой компании независимо от форм собственности.

Реализация проекта, подчеркнул Б. Новосельцев, «даст возможность наладить полный учет российских экспортно-импортных потоков, закрыть лазейки для ухода от налогов и тем самым увеличить поступления в бюджет».



Россия готова предложить мировому рынку наряду с углеводородными ресурсами и металлами современные экспортные транзитные маршруты, в частности Транссиб.

Об этом министр транспорта РФ Сергей Франк заявил на международной транспортной конференции, прошедшей недавно в Санкт-Петербурге.

В настоящее время российская сторона разрабатывает федеральную целевую программу развития международных транспортных коридоров на территории страны на период до 2010 года.

Протяженность международных транспортных коридоров, пролегающих по территории России в направлении Запад-Восток, составит 20,5 тыс. км. По мнению С. Франка, использование, например, Транссибирского коридора на полную мощность позволяет экономить 8-10% времени перевозок и средств.

Как один из приоритетных в федеральную программу включен коридор Север — Юг, который должен пролечь от побережья Персидского залива через территории Индии, Ирана и бассейн Каспийского моря с выходом на внутренние российские водные пути и далее в Европу.

Россия обладает огромным транспортным потенциалом, позволяющим обеспечить как внутренние потребности страны, так и значительный объем транзитных перевозок между европейскими и азиатскими странами. Страна располагает системой морских портов в Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, развитой сетью внутренних судоходных путей, автомобильных и железных дорог.

Для реального подключения российской транспортной системы к международным грузопотокам предлагается направить через Россию транспортные потоки из Средней и Центральной Азии через Азербайджан, Казахстан и Туркменистан, в том числе с использованием паромных переправ через Каспий, а также подключить маршрут Каспий — Волго-Донской канал — Черное море к системе евроазиатских транспортных путей, наладить транспортировку казахской, туркменской нефти через порт Махачкала, направить транзит узбекского хлопка через Казахстан (Актау), Астрахань и далее в Европу.

С. Франк убежден, что имеющийся потенциал Северного морского пути, который во многом основывается на доступности расположенных вблизи него богатых месторождений природных ресурсов, будет «несомненно использован в ближайшем будущем».

Кроме того, считает министр, большие возможности открываются перед перевозчиками при использовании кроссполярных авиамаршрутов. По расчетам экспертов Минтранса, кроссполярный авиарейс Нью-Йорк — Гонконг сокращает время в

пути на 5 часов по сравнению с традиционным и экономит при этом до 20 тонн топлива.

По словам министра путей сообщения РФ Николая Аксененко, есть реальная возможность сократить время следования пассажирских поездов между Берлином и Москвой с нынешних 32 до 19-20 часов.

Приоритетные направления развития транспортных связей между Западом и Востоком были определены в 1994 году на 12-й общеевропейской конференции по транс-

— Минск — Москва до Нижнего Новгорода и в перспективе до Екатеринбурга.

По словам С. Франка, продление общеевропейского коридора № 2 до Екатеринбурга следует считать потенциальным связующим звеном, который обеспечит взаимодействие между общеевропейскими коридорами и евроазиатскими транспортными системами.

Россия, Иран и Индия приступают к созданию совместного международного транспортного коридора Север — Юг. Со-

20.5 ТЫС. КМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

порту и реализованы при создании девяти панъевропейских транспортных коридоров, три из которых (№ 1, 2 и 9) должны проходить по территории РФ.

Наибольшую протяженность на территории России имеет международный транспортный коридор (МТК) № 9. Он проходит от границы с Финляндией к Санкт-Петербургу и далее в направлении на Киев (через Псков и Москву) до границ с Украиной и Белоруссией. Учитывая динамику развития евроазиатских транспортно-экономических связей, Россия выступила с предложением о продлении МТК № 9 в направлениях Москва — Ростов-на-Дону — Новороссийск и Москва — Астрахань.

Опыт продления международных транспортных коридоров на территории России уже существует. Россия, Германия, Польша и Белоруссия во время проведения конференции в Санкт-Петербурге подписали протокол о продлении транспортного коридора № 2 Берлин — Варшава

глашение об этом подписано в рамках конференции в Санкт-Петербурге.

Как сообщил на конференции С. Франк, создание коридора Север — Юг позволит беспрепятственно осуществлять перевозки грузов и пассажиров между Индией, странами Персидского залива и далее транзитом через территории Ирана и России в страны Западной Европы и обратно.

Соглашение открывает большие перспективы для наиболее полного использования национальных транспортных инфраструктур Казахстана, Туркмении, Саудовской Аравии, Кувейта, Бахрейна, Катара, ОАЭ, Шри-Ланки, Таиланда и некоторых других, в том числе европейских стран, подчеркнул С. Франк.

Проект транспортного коридора Север — Юг разрабатывается международным консорциумом «ПОСТРАК» и российской компанией «Трансконтинентальные линии» с 1996 года для резкого снижения сроков



поставки грузов между Европой, странами Южной Азии и Персидского залива.

Разрабатываемый проект, по словам С. Франка, призван в корне изменить нынешние подходы к морским и железнодорожным перевозкам между Европой и Азией (включая страны Персидского залива), а на отдельных участках сделать их сопоставимыми с авиaperезовками.

Суть проекта, пояснил министр, заключается в создании транспортного коридора для мультимодальных перевозок, управляемого единым оператором. Грузы будут перемещаться по коридору в железнодорожных вагонах, цистернах, контейнерах (включая рефрижераторные), а также на автотрейлерах. В регионе Каспийского бассейна в рамках коридора Север — Юг рассматривается несколько вариантов транспортных маршрутов.

Как заявил на конференции премьер-министр РФ Михаил Касьянов, к соглаше-

рийск, будет увеличено количество станций, способных проводить переработку сокофутуных контейнеров.

По данным министра, в ближайшее время закончится строительство волоконно-оптической линии связи на всем протяжении Транссибирской магистрали, что позволит не только повысить эффективность управления перевозками, но и осуществлять электронное сопровождение грузов, включая таможенный контроль на всем протяжении маршрутов от берегов Тихого океана до портов Балтики, Черного моря, пограничных станций на западных рубежах России и далее.

На развитие транспортной инфраструктуры международных транспортных коридоров в 2001-2010 годах будет направлено около 600 млрд. рублей (в ценах следующего года), показывают предварительные оценки экспертов Минтранса. Финансирование из собственных и привлеченных средств предприятий составит 420 млрд. рублей. Годовой объем финансирования из федерального бюджет-

Прогнозируемый рост экономики России обуславливает рост объемов внутрироссийских внешнеторговых и международных транзитных перевозок, что приведет к увеличению более чем в 2 раза доходов предприятий транспортного комплекса. Внешние инвестиции на развитие транспортного комплекса, по прогнозам экспертов, будут увеличены с планируемых 30 млрд. рублей в 2001 году до 80-100 млрд. рублей в 2010 году.

По прогнозу Минтранса РФ, в 2010 году за счет увеличения объемов использования российских портов и увеличения числа судов, подконтрольных российским судовладельцам, дополнительные доходы составят \$1,5 млрд. в год. К этому же сроку доходы за счет увеличения объемов международных перевозок российскими автоперевозчиками составят до \$2 млрд. в год.

Реализация транзитного потенциала России к концу данного периода сможет обеспечить дополнительные доходы в размере \$5-6 млрд. в год.

Таким образом, годовые дополнительные доходы РФ при реализации программы развития международных транспортных коридоров за счет увеличения экспорта транспортных услуг могут составить \$8,5-9,5 млрд.

Реализация крупномасштабных транспортных проектов будет способствовать привлечению частных, в том числе иностранных инвестиций, объем которых может оцениваться от \$1 до \$3 млрд. в год.

Рост транспортного потенциала, реализация крупномасштабных транспортных проектов обеспечат создание более 100 тыс. новых рабочих мест в сфере обслуживания участников транспортного процесса, при строительстве и модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИИ

нию о развитии транспортного коридора Север — Юг в ближайшее время могут присоединиться Казахстан и Султанат Оман.

По его словам, участники проекта договорились о том, что правительства подписавших его стран будут создавать условия для упрощения всех видов транспортировки грузов. Каждая из стран будет участвовать в инвестициях в этот проект как на уровне государства, так и на уровне частных компаний.

Сегодня российские железные дороги в состоянии взять на себя значительные объемы грузовых перевозок между Западной Европой и Восточной Азией, заявил Н. Аксененко на конференции. «Уже сейчас по Транссибирской магистрали возможен транзит до 500 тыс. контейнеров в год со сроком доставки в 2 с лишним раза меньшим по сравнению с нынешним морским маршрутом» (через Суэцкий канал), — отметил Н. Аксененко.

Он также сообщил, что через несколько лет после выполнения основной части программы технической и технологической модернизации, осуществления ряда проектов по развитию пути, а также узлов переработки и перевалки грузов, «мы сможем довести пропускную способность магистрали до 1 млн. и более контейнеров в год».

Н. Аксененко отметил, что МПС придает приоритетное значение совершенствованию взаимодействия Транссибирской магистрали с общеевропейскими транспортными коридорами.

С учетом растущего значения этого транзитного направления МПС России наращивает его мощность. В частности, будет сооружен второй путь на участке Находка — Находка Восточная, усилится пропускная способность направления Комсомольск-на-Амуре — Ванино, завершится электрификация участка Бикин — Усу-

та составит 12 млрд. рублей, из бюджетов субъектов Федерации — 6 млрд. рублей.

Основным источником финансирования инвестиционных проектов, направленных на развитие международных транспортных коридоров, в предстоящие 10 лет будут собственные средства транспортных предприятий, операторов и крупных грузовладельцев, а также средства инвесторов, заинтересованных в реализации этих проектов.

РОССИЯ И ИРАН НАМЕРЕНЫ ВОССТАНОВИТЬ ПРЯМОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ

Россия и Иран в рамках создаваемого международного транспортного коридора Север—Юг намерены восстановить прямое железнодорожное сообщение между двумя странами.

Этот вопрос обсудили министр путей сообщения России Николай Аксененко и чрезвычайный и полномочный посол Исламской Республики Иран Мехди Сафари.

Российский министр и иранский посол отметили «большую экономическую привлекательность» нового транспортного коридора, который пройдет по территориям Индии, Ирана и России с выходом в страны Европы.

По словам г-на Н. Аксененко, коридор Север-Юг в 4 раза короче традиционного пути через Суэцкий канал и значительно дешевле.

В свою очередь, М. Сафари отметил, что Иран считает необходимым восстановить прямое железнодорожное сообщение между двумя странами в рамках этого крупного проекта.

Ссылаясь на мнение транспортных экспертов Ирана, г-н М. Сафари «наиболее выгодным вариантом» назвал открытие железнодорожного паромного сообщения между иранским портом Анзали на Каспии и новым российским портом Оля на побережье Северного Каспия. Посол также сообщил, что с иранской стороны железная дорога уже проложена.

Н. Аксененко сообщил иранскому послу, что МПС рассматривает несколько вариантов железнодорожного пути в Иран, в том числе и строительство 50-километровой ветки, которая соединит Астраханское отделение Приволжской железной дороги с портом Оля.

Все эти вопросы намечается обсудить на международной железнодорожной конференции в Тегеране. МПС, сказал Н. Аксененко, «приняло приглашение премьер-министра Ирана участвовать в работе этой конференции».

ЕХИМБАНК ОДОБРИЛ КРЕДИТНЫЕ ГАРАНТИИ АВИАКОМПЛЕКСУ ИЛЬЮШИНА

Совет директоров американского банка Eximbank принял положительное решение о предоставлении кредитных гарантий на \$120-130 млн. авиационному комплексу им. Ильюшина, сообщили информированные источники той и другой сторон, пожелавшие остаться неназванными.

Как уточнили источники, в настоящий момент все документы по этой сделке направлены на рассмотрение в Конгресс США, который в течение месяца должен дать свои замечания и предложения. В качестве крайнего шага Конгресс имеет право наложить вето, отменив источники.

Если замечания поступят, то совет директоров вновь рассмотрит вопрос о предоставлении кредитных гарантий российскому авиапроизводителю, но уже с учетом предложений конгрессменов. Если же в течение месяца замечаний не последует, то сделка автоматически будет считаться совершенной.

Авиакомплекс имени Ильюшина рассчитывает на получение кредитных гарантий для покупки авиадвигателей американской Pratt & Whitney и авионики Collins для комплектации трех самолетов Ил-96Т, которые должны быть поставлены по лизинговой схеме авиакомпании «Аэрофлот».

«Аэрофлот» в настоящий момент проводит тендер на определение банка, который предоставит финансовые кредиты под данные гарантии. Среди участников тендера в частности Deutsche Bank и Citibank.

Достройка первого самолета займет от шести до восьми месяцев. При условии решения всех финансовых вопросов он будет построен в апреле-мае 2001 года. На строительство второго самолета потребуется не менее одного года, на третий — около 18 месяцев.

Самолет Ил-96Т является транспортным вариантом пассажирского Ил-96М. Максимальная масса коммерческой нагрузки Ил-96Т составляет 92 тонны. Практическая дальность полета с максимальной коммерческой нагрузкой — 5200 км. Самолет имеет российский и американский сертификаты типа. Базовая цена Ил-96Т составляет более \$80 млн. Стоимость четырех двигателей Pratt & Whitney, устанавливаемых на самолеты Ил-96Т, оценивается в \$25-30 млн. Стоимость американских двигателей и авионики составляет около 65% от общей стоимости самолета.

ИКАО признало

РОССИЙСКУЮ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) по результатам проведенной проверки признала соответствие международным стандартам системы организации контроля за безопасностью полетов в России, сообщил глава Госслужбы гражданской авиации России Александр Нерадько на пресс-конференции.

По его словам, специалисты ИКАО со 2 по 18 октября осуществляли проверку в России в рамках введенной в действие в 1998 году универсальной программы по проведению обязательных и регулярных проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов в странах-членах ИКАО.

Как сообщил А. Нерадько, основная цель проверки заключается в определении уровня выполнения государством-членом стандартов ИКАО, которые устанавливаются международные требования к авиационному персоналу с правом эксплуатации воздушных судов, к процедурам определения и поддержания летной скорости воздушных судов.

Эксперты ИКАО также провели выборочные проверки в Северо-Западном территориальном управлении службы авиации и на ряде авиапредприятий. Проверены были авиакомпании «Аэрофлот», «Пулково», «Волга-Днепр», санкт-петербургский авиаремонтный завод «Спарк», Ульяновское высшее авиационное училище.

В ходе проверки груп-

па ИКАО знакомились также с работой Межгосударственного авиационного комитета, авиационного научно-технического комплекса им. Ильюшина и ульяновского авиазавода «Авиастар».

Специалисты ИКАО представили Госавиаслужбе предварительное заключение со своими выводами, указали на выявленные недостатки и передали рекомендации по их устранению, сказал А. Нерадько.

Среди недостатков, по его словам, были указаны малая численность персонала государственных инспекторов, плохое финансирование.

Всего было сделано 30 рекомендаций по улучшению системы организации контроля за безопасностью полетов. В то же время, отметил он, в других странах специалисты ИКАО, как правило, выставляют до 100 рекомендаций.

А. Нерадько сообщил, что окончательные результаты проверки будут получены примерно через полгода.



СЛУЖБА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РФ УСИЛИТ КОНТРОЛЬ НАД ГРУЗОВЫМИ АВИАПЕРЕВОЗКАМИ

Государственная служба гражданской авиации России примет меры в связи с систематическими злоупотреблениями сверхнормативной загрузки самолетов грузовыми авиакомпаниями, заявил глава службы, первый заместитель министра транспорта РФ Александр Нерадько на пресс-конференции в Москве.

Он отметил, что наиболее серьезные злоупотребления по перегрузке самолетов происходят на маршрутах из Китая, Турции и Арабских Эмиратов.

По словам А. Нерадько, злоупотребления сверхнормативной загрузкой яв-

ляются системной проблемой, не связанной с недостатками отдельных авиакомпаний.

Как сказал глава службы авиации, для разрешения ситуации планируется налаживать более тесные отношения с авиаслужбами Китая для совместного контроля за грузовыми перевозками.

Кроме того, запланировано специальное заседание коллегии Госслужбы гражданской авиации, на котором будет обсуждаться ситуация, сложившаяся в осуществлении грузовых авиаперевозок.



SOJUZVNESSHTRANS

СОЮЗВНЕШТРАНС



**СТАРЕЙШИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ЭКСПЕДИТОР**

**Задача — снижение
транспортных расходов
клиентов.**

**Направление деятельности —
организация перевозок экспортно-
импортных и транзитных грузов
всеми видами транспорта в прямом
и смешанном международном
сообщении.**

**Цель — подтверждение статуса
одной из ведущих национальных
компаний экспедиторов,
способной успешно конкурировать
на международном рынке
экспедиторских услуг.**

**ООО «Концерн Союзвнештранс»
— член FIATA, РАМЭ, АСМАП,
обладатель международной
премии «Золотой Меркурий».**



МЫ НЕ ВЫБИРАЕМ



МЫ

- организуем перевозки экспортно-импортных грузов всеми видами транспорта в прямом и смешанном международном сообщении через морские и речные порты, железнодорожные погранстанции России и других стран СНГ и Балтии;

- организуем транзитные перевозки грузов (по ТСКЛ и другим маршрутам) через территорию России и стран ближнего зарубежья в третьи страны, в т.ч. интермодальные перевозки;

- обеспечиваем транспортировку и экспедирование российских внешнеторговых грузов на территории иностранных государств, организуя при этом их доставку от сухопутной или морской границы России и стран СНГ или непосредственно от грузоотправителя до конечного получателя ("от двери до двери") практически в любую точку земного шара;

- организуем портовую и стивидорную обработку российских грузов в иностранных портах, их пакетирование, складирование, упаковку и другие работы;

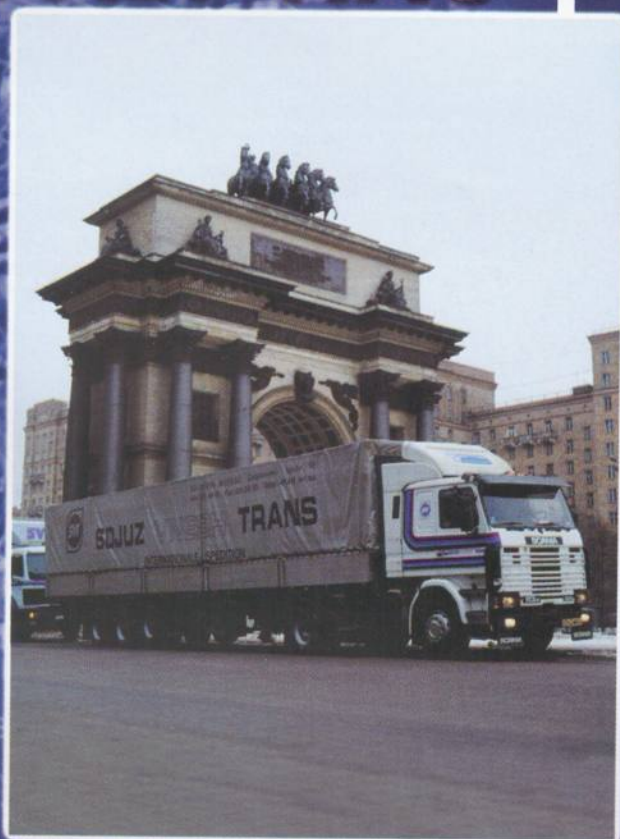
- выполняем международные перевозки внешнеторговых, транзитных и других грузов собственным и привлеченным автомобильным транспортом из России и стран ближнего зарубежья в страны Западной и Восточной Европы, Ближнего Востока, КНР и в обратном направлении;



ОЗВНЕШТРАНО

КЛИЕНТА, КЛИЕНТ ВЫБИРАЕТ НАС

- фрахтуем морской и речной тоннаж;
- осуществляем складские, в т.ч. бондовые операции, хранение и подработку внешнеторговых грузов на складах и контейнерных терминалах на территории России и других республик бывшего СССР с дальнейшей их отправкой по поручению клиентов в различные страны морским, автомобильным и железнодорожным транспортом;
- производим оформление транспортной и отгрузочной документации, а также таможенное декларирование грузов;
- осуществляем срочную доставку документации и мелких отправок во внутреннем и международном авиасообщении (курьерская служба);
- предоставляем услуги по маркетингу: проработку транспортных условий контрактов, выбор рациональных маршрутов перевозки и оптимального базиса поставки, расчет стоимости перевозки и экспедирования грузов по территории России, стран ближнего зарубежья и иностранных государств для калькуляции транспортной составляющей в цене товара и т. д.;
- выполняем другие поручения заказчиков, связанные с экспортом, импортом и транзитом грузов.



НАШ АДРЕС:

121019, Москва, Гоголевский б-р, 17
Телекс: 411441
Телефон: (095) 203 11 79
Факс: (095) 200 02 90, 913 63 62
Интернет: www.svt.ru
E-mail: office@svt.ru

ФИРМЫ С УЧАСТИЕМ КАПИТАЛА ООО «КОНЦЕРН СОЮЗВНЕШТРАНС»



РОССИЯ

Смоленск

АКФ «1507-АВТО»

Тел./факс: (0812) 66-44-55

Архангельск

ТОО «Архвнештранс»

Тел./факс: (8182) 24-23-55

Белгород

ООО «БВТ»

Факс: (0722) 32-65-71, 22-89-37

Брянск

ООО «Брянсквнештранс»

Тел./факс: (08322) 3-64-10

Ванино

ООО «Ваниновнештранс»

Факс: (42137) 5-08-91

Владивосток

ООО «Владивостоквнештранс»

Факс: (4232) 22-69-00, 22-82-85

Нижний Новгород

АО «Волгавесттранс»

Факс: (8312) 31-78-78, 35-53-41

Самара

ООО «Волгаинтранс»

Факс: (8462) 32-69-76, 41-15-44

Волгоград

ООО «Волгоградвнештранс»

Факс: (8442) 93-12-77

Выборг

АО «Выборгвнештранс»

Факс: (81278) 2-43-16, 2-56-73

Хабаровск

ООО «Дальвнештранс»

Факс: (4212) 32-75-73

Калининград

АО «Калининградвнештранс»

Факс: (0112) 44-14-92, 47-42-60

Сыктывкар

АО «Комивнештранс»

Факс: (8212) 44-04-67, 44-13-78

Южно-Сахалинск

АО «Сахалинвнештранс»

Факс: (42422) 3-44-10

Москва

ЗАО «СВТ-Авиа»

Факс: (095) 578-62-51, 956-46-46

Санкт-Петербург

АО «СВТ-Петербург»

Тел.: (812) 114-98-20, 114-98-55

Воронеж

ЗАО «СВТ-Сервис»

Факс: (0732) 22-65-18

г. Лобня, Московская обл.

ОАО «Терминал-Премьер»

Факс: (095) 933-54-79

Чита

ООО «Читавнештранс»

Факс: (3022) 23-01-17, 26-84-93

Москва

ЗАО «Эксповесттранс»

Факс: (095) 253 95 84, 205 72 78



АВСТРИЯ

Штокерау

«Асотра»

Факс: (10432266) 6-93-43, 69-38-44



БЕЛАРУСЬ

Брест

СП «Брествнештранс»

Факс: (10375162) 44-43-59, 97-03-11

ООО «Скан-Брест»

Тел./факс: (10375162) 24-25-42, 22-03-41

Минск

СП «Белвесттранс»

Факс: (10375172) 85-09-77, 86-09-78



КОРЕЯ

Сеул

SVT transport and Trading (Korea) Co. Ltd.

Факс: (10822) 777-93-39



ЛИТВА

Вильнюс

СП ЗАО «ЕуроЛитТранс»

Факс: (103702) 76-06-18

Клайпеда

СП ЗАО «Весттранс Сервис»

Факс: (103706) 41-20-39



ГЕРМАНИЯ

Кельн

«Весотра»

Факс: (1049221) 23-16-00,

240-32-95, 21-45-64



ТАДЖИКИСТАН

Душанбе

АО «Таджиквнештранс»

Факс: (10992372) 34-74-33



ИРАН

Тегеран

«Ирсотр»

Факс: (109821) 874-41-39



ТУРКМЕНИСТАН

Ашхабад

ДП «Т. С. В. Т.»

Факс: (1099312) 35-62-13



ИТАЛИЯ

Турин

«Италсотра»

Факс: (1039011) 955-91-45, 955-91-38



УЗБЕКИСТАН

Ташкент

АК «Транстуркистон»

Факс: (10998712) 79-66-96



КАЗАХСТАН

Талдыкорган

ТОО «Талдыкорганвнештранс»

Тел./факс: (32822) 6-09-55



ФИНЛЯДИЯ

Котка

«Финнсовтранс»

Факс: (103585) 218-46-96

ФИЛИАЛЫ ООО «КОНЦЕРН СОЮЗВНЕШТРАНС»



в г. Архангельске

Тел./факс: (8182) 24-23-55

в г. Белгороде

Факс: (0722) 32-65-71, 22-89-37

в г. Воронеже

Факс: (0732) 23-00-49

в г. Волгограде

Факс: (8442) 93-12-77

в г. Выборге

Факс: (81278) 2-43-16, 2-56-73

в г. Нижнем Новгороде

Тел.: (8312) 42-28-80

в г. Санкт-Петербурге

Факс: (812) 114-98-20, 114-98-55

в г. Смоленске

Тел.: (0812) 66-22-56, 59-40-50

Российский автозавод АО «ГАЗ» к концу 2000 года окончательно определит скорректированную стратегию производственно-технического развития на ближайшие несколько лет.

Как сообщил президент АО «ГАЗ» Николай Пугин, новым важным направлением стратегии автозавода станет освоение серийного производства 3-тонного шасси для нового семейства грузовых автомобилей и автобусов «Валдай», сборку которых предполагается организовать на других машиностроительных заводах России.

Другим направлением станет поэтапное освоение семейства внедорожников на базе автомобиля ГАЗ-2308 «Атаман-пикап». Н. Пугин отметил, что выпуск внедорожников начнется с более дешевых моделей этого семейства — грузопассажирского автомобиля «Ермак» и нового внедорожника ГАЗ-2169 «Комбат». В то же время серийный выпуск более дорогой модели ГАЗ-3106 «Атаман-2» будет временно отложен.

По словам Н. Пугина, «ГАЗ» увеличит сроки создания мощностей по выпуску легковых автомобилей ГАЗ-3111 «Волга» в количестве 100 тысяч штук в год с трех до пяти лет. Это связано с тем, что базовая модель автомобиля содержит ряд современных комплектующих иностранного производства (компоненты электроники, антиблокировочная система немецкой Bosh, климатическая установка американской Frigette и др.), производство которых заводы-смежники не могут освоить в достаточно быстрые сроки.

Президент АО «ГАЗ» добавил, что в 2000-2001 годах приоритетным направлением развития станет также создание мощностей по ежегодному выпуску 50 тысяч дизельных двигателей семейства ГАЗ-560 Steyr, которыми будут оснащаться в первую очередь автомобили, поставляемые на внешний рынок, и автомобили семейства «Валдай».

Финансировать освоение производства новых моделей, отметил Н. Пугин, «ГАЗ» рассчитывает за счет средств, полученных от увеличения экспорта автомобилей, в первую очередь в страны Латинской Америки, Африки и Ближнего Востока. Для этого планируется освоить выпуск автомобилей с правым расположением руля в количестве до 20-25 тысяч штук в год.

Н. Пугин добавил, что с целью освоения выпуска наиболее дорогостоящих и пер-



«ГАЗ» СКОРРЕКТИРУЕТ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ К КОНЦУ 2000 ГОДА

спективных моделей руководство АО «ГАЗ» изучит возможность создания на базе автозавода совместных производств с участием инвесторов. По его словам, речь идет прежде всего об освоении производства внедорожника ГАЗ-3106 и перспективных легковых автомобилей ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104.

«ГАЗ» ВВЕЛ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОКРАСОЧНЫЙ КОМПЛЕКС HADEN-2

Президент российского автозавода АО «ГАЗ» Николай Пугин утвердил акт Государственной комиссии по приему в эксплуатацию окрасочного комплекса Haden-2, комплект оборудования для которого поставила американская фирма Haden.

Как сообщил советник президента АО «ГАЗ» Геннадий Суворов, общая стоимость создания комплекса составила \$80 млн., из которых примерно 45% составила стоимость закупленного оборудования.

Проектная мощность линии рассчитана на окраску 100 тысяч автомобилей в год при двухсменном и 150 тысяч при трехсменном режиме работы.

По словам Г. Суворова, в настоящее время комплекс уже функционирует в рабочем режиме, производительность окраски автомобилей ГАЗ-3110 «Волга» достиг-

ла 100 кузовов в смену. В ближайшие недели на Haden-2 будет полностью переведена окраска легковых автомобилей ГАЗ-3110, ГАЗ-3102 и ГАЗ-3111. В дальнейшем планируется окрашивать на нем и новые модели внедорожников.

Haden-2, отметил Г. Суворов, позволяет окрашивать кузова автомобилей в 11 цветов при автоматической смене цвета. Для окраски используются акриловые эмали фирмы Helios (Словения), в том числе с перламутровым оттенком и металлоэфф-фектом.

С целью обеспечения работы комплекса качественными материалами, добавил Г. Суворов, «ГАЗ» в настоящее время ведет переговоры о создании на своих площадях совместного предприятия по выпуску современных лакокрасок и грунтов с одной из западных компаний.

«ГАЗ» ОТПРАВИЛ В США ПЕРВУЮ ТЫСЯЧУ АВТОМОБИЛЕЙ

АО «ГАЗ» завершило 28 августа отгрузку первых 1002 автомобилей для отправки в США и последующей реализации в странах Латинской Америки.

Автомобили этой партии были отправлены в Таллин, откуда морем будут направлены в Балтимор (США). В состав партии входят легковые автомобили «Волга», легкие грузовики и микроавтобусы семейств «ГАЗель» и «Соболь».

Предполагается, что до конца 2000 года в странах Америки будет продано около 3000 автомобилей, в перспективе «ГАЗ» планирует довести объем продаж до 20 тыс. штук в год. В конце 2000 года планируется начать поставки в Латинскую Америку внедорожников ГАЗ-2308 «Атаман-пикап», серийное производство которых «ГАЗ» рассчитывает начать в ноябре.

Реализацией автомобилей в Латинской Америке будет заниматься зарегистрированное в штате Нью-Джерси российско-американское предприятие East Motors, учредителями которого являются АО «ГАЗ» и американские компании ECTS и Hickman Export.

«ГолАЗ» ДО КОНЦА ГОДА ПОСТАВИТ «ЮКОСУ» 32 АВТОБУСА

Подмосковное АО «Голицынский автобусный завод» («ГолАЗ») до конца года поставит российской нефтяной компании «ЮКОС» 32 автобуса на сумму более \$1,5 млн.

Как сообщил менеджер АО «ГолАЗ» Юрий Папакин, в настоящее время идет отгрузка 13 автобусов по первому контракту на \$1,1 млн., в том числе 10 городских одиночных автобусов новой модели ГолАЗ-42-42 на базе шасси «ЗИЛ», производство которых налажено в 2000 году, и 3 автобуса 0-303 Mercedes-Benz стоимостью \$280 тыс.

Ю. Папакин отметил, что в настоящее время с компанией заключен еще

один контракт на \$550 тыс. на поставку еще 19 автобусов модели ГолАЗ-42-42. Стоимость каждой машины составляет около \$30 тыс.

Кроме того, «ГолАЗ» завершает отгрузку для Екатеринбурга четырех городских сочлененных автобусов АКА-62-26 стоимостью \$233 тыс. каждый. По данным специалистов, в настоящее время потребность российского рынка в таких автобусах составляет 50 тыс. штук.

АО «ГолАЗ» в первом полугодии 2000 года выпустило 12 автобусов против 8 за аналогичный период прошлого года. В 1999 году завод выпустил всего 11 автобусов.



27 февраля-2 марта 2001 года
Москва, Культурно-выставочный
центр «СОКОЛЬНИКИ»

4-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ПРОМЫШЛЕННОГО И
ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Промтранс



ОРГАНИЗАТОРЫ:



Культурно-выставочный центр
«СОКОЛЬНИКИ»



Ассоциация предприятий промышленности
и транспорта «АСПРОМТРАНС»

Официальная поддержка:

Министерство транспорта РФ
Министерство промышленности,
науки и технологий РФ
Госстрой РФ
Торгово-промышленная палата РФ

Информационная поддержка

Эксперт
ОБОРУДОВАНИЕ
ИЗЫСКИ. ПРЕДЛОЖЕНИЯ. ЦЕНЫ

Основные
Средства

«ДОРОГИ»



Адрес КВЦ "Сокольники":

Россия, 107113, Москва, Сокольнический вал, 1, павильон 4
Тел.: (095) 268-9151, 268-6323. Факс: (095) 268-0891
e-mail: promtrans@exposokol.ru, <http://www.exposokol.ru>, <http://www.allexpo.ru>

ТЕМАТИКА

Организация работы транспорта
Промышленный автомобильный транспорт
Промышленный железнодорожный транспорт
Транспортные услуги
Универсальные и специализированные контейнеры
Специальные виды промышленного транспорта
Средства механизации и автоматизации
погрузочно-разгрузочных и складских работ
Средства и системы управления, автоматизированные
информационные системы
Городской транспорт
Городское дорожное хозяйство



УВАЖАЕМЫЕ СНАБЖЕНЦЫ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ!

Нашим предприятием выпускаются и всегда есть в наличии прокладки блока
судовых двигателей:

Зд-6

6-ч 18/22 ТН (в комплекте с прокладкой выхлопного коллектора)

6-ч 12/14

4-ч 10,5/13

4-ч 9,5/11

4-ч 8,5/11

Заявки направляйте и обращайтесь за справками по адресу:

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

*С уважением,
предприниматель*

РЕШЕТНИКОВ В. В.

СДАЕТСЯ В АРЕНДУ

Огороженная площадка общей площадью 2800 кв. м
Стоимость из расчета \$0,11 за кв. м

На площадке находятся:

- Утепленный складской (цех) модуль типа "сэндвич" площадью **860 кв. м** с внутренним служебным помещением около **50 кв. м**. Высота модуля — **4,2 м**.
- 2-этажный офис на **100 кв. м**
- Крытая площадка **1200 кв. м**, высота **5 м**



*Возможны варианты
сотрудничества*

Москва, Дмитровское шоссе (рядом ж/д и автотрассы)

ТЕЛ. (095) 400-82-47

KMB Shipping Ltd.

- ✓ ОРГАНИЗАЦИЯ МОРСКИХ/РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ВСЕМУ МИРУ
- ✓ ОРГАНИЗАЦИЯ ПОКУПКИ/ПРОДАЖИ СУДОВ И ПЛАВСРЕДСТВ
- ✓ УСТАНОВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСКИХ ОТНОШЕНИЙ С ЗАПАДОМ

KMB Shipping Ltd.
198029, С.-Петербург, ул. Гастелло, д. 16, офис 111
Тел./факс: +7 (812) 108 42 17, 108 42 15 Телекс: +64 622851 KMB RU
E-mail: kmb@sp.ru

«ТЕХНИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА ОРЕХ» —

ДОЛГОЖДАННЫЙ ГОСТЬ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ

Как ни печально, но техника иногда ломается, и для ее ремонта нужны запасные части.

Количество деталей в спецификации — несколько сотен. Запомнить их наизусть невозможно даже профессионалу. Выписывать же нужные запасные части по объемным и зачастую устаревшим каталогам — дело не из легких. Как упростить ситуацию?

В свое время этими вопросами озаботились специалисты из фирмы «ОРЕХ». Разработанная ими специальная компьютерная программа функционирует на многих предприятиях. Сегодня используются различные ее версии: локальные или сетевые, полные или по отдельным маркам. В целом, программный продукт был встречен на рынке как долгожданный гость, в первую очередь — снабженцами предприятий при составлении заявки на приобретение запасных частей для автопарка.

Задача их не так уж проста. Процесс решения ее предполагает серьезную работу со справочниками и каталогами и требует значительного времени. И чем больше различных моделей автотехники эксплуатирует предприятие, тем больше требуется усилий.

Для облегчения этой работы фирма «ОРЕХ», известная как поставщик запасных частей к автомобильной и специальной технике российского производства и стран СНГ, предлагает сегодня свой электронный каталог «Техническая библиотека ОРЕХ».

Эта программа уже используется компанией в работе собственных центров продаж. Программа содержит базы данных по запасным частям к грузовикам, автобусам, тракторам и спецтехнике производства России и стран СНГ. Для начала работ необходимо определиться с моделью машины, к которой требуются запасные части. На экране появится список основных систем выбранного автомобиля. Схема деления обычная и используется в большинстве «бумажных» каталогов.

Наличие как локальной, так и сетевой версии программы позволяет вести одновременную работу с данными на нескольких рабочих местах.

После выбора системы, в которой должна находиться необходимая запасная часть, у Вас появится возможность поэтапной разбивки системы на узлы, подузлы и детали — до последнего винтика.

А в появляющихся системах можно выбрать то, что Вы ищете. Если нет уверенности в правильности выбора, то можно вывести на экран графическое изображение раздетализованного узла и, используя имеющийся на рисунке указатель с номером, выбрать деталь визуально.

Когда выбор сделан, программа выведет таблицу с названием детали, ее номенклатурным номером и количеством в машине. Здесь можно указать, какое количество Вам требуется, и включить запасную часть в заявку. В процессе поиска Вы постоянно будете видеть верху левой части экрана строку состояния по схеме «Производитель — Модель — Система — Узел — Деталь». Есть также возможность быстрого поиска по наименованию или номенклатурному номеру запасной части.

В программу включен прайс-лист ЗАО «ОРЕХ». Естественно, компания заинтересована в росте своих продаж.

Техническая библиотека «ОРЕХ» позволяет вести 2 базы с ценами: клиентскую и «ОРЕХовскую». Клиентскую базу можно заменить на базу данных любого интересующего Вас поставщика. Обе цены будут показываться в информации о детали для сравнения.

Сформировав заявку, ее можно просмотреть и подкорректировать. Заявка включает номенклатурный номер запасной части, ее наименование, цену (справочно) и запрашиваемое количество. Есть возможность расчета стоимости заказа.

В ЗАО «ОРЕХ» уверены, что использование «Технической библиотеки» может улучшить качество работы отделов снабжения предприятий, эксплуатирующих автотранспорт и спецтехнику. Программа индивидуально подстраивается под потребности конкретного пользователя. Помимо полной, можно заказать версии по отдельным маркам автомобилей, либо по типу интересующих Вас запасных частей. Есть также вариант, который включает технологию

ремонта с указанием нормо-часов.

Уникальная операционная оболочка позволяет вводить и аккумулировать сведения не только о запчастях, но также данные о продуктах других сфер деятельности, где необходимы наглядное изображение изделия и его комплектующих, товарный и денежный учет и другие характеристики.

Один из первых покупателей компьютерной программы — ОАО «Тюменская нефтяная компания». Ее отзыв:

«Использование «Технической библиотеки ОРЕХ» в работе нашей компании свидетельствует о том, что программа имеет все качества, способные сделать ее одним из основных инструментов современного снабженца. Среди главных достоинств программы хочется отметить: компактность, сочетаемую с большим объемом информации, простоту использования в повседневной работе, значительное облегчение (упрощение) с помощью программы работы по составлению и обработке заявок, а также возможность интегрированного использования «Технической библиотеки» и нашей складской программы. Приобретенная нами сетевая версия программы позволила достигнуть желаемых результатов в координации работы наших сотрудников в единой информационной системе по работе с запасными частями. Отзывы сотрудников, поступившие из десяти филиалов нашей компании, в которых используется программа, положительны во всех отношениях».

С демонстрационной версией программы можно ознакомиться на сайте www.opex.ru.

Для приобретения рабочих версий программы «Техническая библиотека ОРЕХ» обращайтесь в администрацию фирмы по телефону: (095) 239-15-15

E-mail: vit@opex.ru.

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ОРЕХ»

☎ 239-15-51, 239-15-15
<http://www.opex.ru> E-mail: vit@opex.ru
 г. Москва, Дмитровское ш., дом 159-Г

Запчасти
для грузовых автомобилей
строительной и спецтехники
Гаражное оборудование

ДОЛЯ ДЕНЕГ В РАСЧЕТАХ КРУПНЕЙШИХ КОМПАНИЙ РОССИИ ВЫРОСЛА ДО 72,8%

Доля расчетов денежными средствами в общем объеме оплаченной продукции крупнейших российских предприятий-налогоплательщиков, а также организаций-монополистов в промышленности в июле 2000 года увеличилась до 72,8% против 67,7% в июне и 51,7% в июле прошлого года.

Согласно распространенным данным Госкомстата России, за июль крупнейшие российские налогоплательщики и организации-монополисты в промышленности получили за отгруженную продукцию, работу и услуги 292,6 млрд. рублей, что на 5,6% больше, чем в июне.

По безличному расчету денежными средствами в июле было оплачено 66,8% отгруженной продукции против 46,6% в июле 1999 года.

На долю неденежных видов расчетов в июле 2000 года пришлось 27,2% средств за отгруженную продукцию (в июле 1999 года — 48,3%), или 79,7 млрд. рублей. При этом доля расчетов по прямому товарообмену (бартером) в общем объеме расчетов за отгруженную продукцию составила 2,9% (8,376 млрд. рублей) против 7% в июле 1999 года.

Векселями в июле нынешнего года было оплачено 21,142 млрд. рублей, или 7,2% от суммы отгруженной продукции, против 13% в июле 1999 года. Путем взаимного зачета требований оплачено 14,4% отгруженной продукции (42,285 млрд. рублей) против 23,3% в июле 1999 года.

В РАО «ЕЭС России» доля денежных расчетов за отгруженную продукцию в июле нынешнего года составляла 58,5%, других видов расчетов — 41,5% (из них векселями — 12,5%, взаимным зачетом требований — 23,8%, бартером — 1,2%).

ОАО «Газпром» в июле 2000 года за отгруженную продукцию получило 68,2% средств денежными средствами и 31,8% — через другие виды расчетов (в т.ч. векселями — 7,9%, взаимозачетом требований — 12,8%, бартером — 4,8%).

ОАО «Аэрофлот» за оплаченную продукцию 90,7% платы получило денежными средствами, 9,3% — через другие виды расчетов (в т.ч. векселями — 0,8%, взаимозачетом требований — 8,3%, а бартером — незначительную сумму).

МПС России за предоставленные услуги и продукцию получило 79% оплаты денежными средствами, 21% — другими видами расчетов (в т.ч. взаимозачетом требований — 11,4%, бартером — 0,1%).

TRANSPORT CORRIDOR

The Prime Minister of Russian Federation Mr. M. Kasyanov sees transportation structure development as one of the government priorities.

The Premier underlined that EC representatives, transport ministers of the countries that have cooperation with Russia in the creation of transport corridors and transportation infrastructure are participating at the Euro-Asian Transport Conference.

Mr. Kasyanov marked, for Russian Federation "transport corridor development, new form of the transport expert services is the most essential"

According to him, the country is acquiring the importance of a transit state.

"Cargoes are transported via Russia from Europe to the Far East, as well as from the North of Europe to the South", he underlined

The Minister has also informed that the Russian railroads are capable of handling the large volumes of cargo transportation between Western Europe and Eastern Asia. "Even now the Trans-Siberian railroad can ensure the transit up to 500 thousand containers a year with the delivery time which is twice shorter in comparison with the present sea routes", marked Mr. N. Aksyonenko.

He also informed that in several years after the completion of the main part of the program of technical and technological modernization as well as the implementation of a number of projects to develop the tracks as well as junctions to process and handle cargoes, "we will be able to bring the transit capacity of the railroad to one million and more containers a year"

According to Mr. Aksyoneko, the Ministry

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORTATION STRUCTURE



of Rail Road Transportation of Russia continues the work to increase the capacity of the present routes attributing more importance to this transit business. In particular the second track Nakhodka and Vostochnaya will be laid; the transit capacity of the route Komsomolsk - Na-Amure - Vanino will be increased; the electrification of the section Bekin - Ussurijsk will be completed; the number of stations capable to handle 40 feet containers will be increased.

adding that the country has a particular interest in transport sphere cooperation.

Mr. M. Kasyanov emphasized especially that the government will first of all devote keen attention to cooperation in international sphere in attracting investments to create transport corridors and transport services.

In his turn the Minister of Railroad Transportation Mr. Nikolay Aksyenko stated that the volume of investments into the railroad industry of Russia will increase nearly two fold in 2000 up to 70 billion rubles versus 36 billion rubles in 1999.

These means will be used to purchase and repair of rolling stock to modernize and reconstruct the infrastructure to develop the means of communication and to introduce resource preserving technologies.

Mr. Aksyenko underlined that by 2000 the reconstruction of the railroad St. Petersburg - Moscow with the length of 450 kms will be completed. This work has been done during four years without the interruption of the train schedule. "This will be the first railroad of Russia with the speed of 200 kms per hour.

According to the data given by the Minister the construction of fiber optical communicational line will be completed in the near future for the whole length of the Trans-Siberian railroad, that will allow not just to increase the transportation management effectiveness, but to achieve the electronic monitoring of the cargoes including the customs control for the whole length of routes from the Pacific Ocean to the ports of Baltics and the Black sea and boarder stations of Russia and further on.

Mr. Nikolai Aksyonenko, has also marked that the Minister of Railway Transportation gives the priority to perfection the Trans-Siberian rail road cooperation with the European transportation corridors. There is a real possibility to reduce the time for passenger trains between Berlin and Moscow from 32 to 19-20 hours, according Mr. Aksyonenko.

The Minister of Transport of Russia Mr. Sergey Frank marked that Russia is ready to offer to the world market modern export



transit routes in particular Transsib along with natural gas resources and metals. The Trans-Siberian corridor used in its full capacity will enable to save 8 – 10 percent of the transportation time as well as means according to his opinion.

According to the Minister the creation of the corridor "North – South that should go from the coast of the Persian Gulf via the territories of India, Iran, the Caspian Sea Basin to the inner Russian water way and further into Europe will be the main project". The Minister reminded that within the frame work of the conference Russia, India, and Iran are intended to sign the appropriate agreement and he expressed his hopes that other countries will join it in the future.

Mr. Frank expressed his firm idea that the existing potential of the North sea route "will be used by all means in the near future". This potential is based on the excessibility of large natural resourses deposits that exist near the route.

Besides the Minister considers that the use of cross polar via routes give good opportunities to the carriers. According to the calculation of the Ministry of

He also said that the Russian party is working on the Federal special purpose program to develop international transport corridors for the period up to 2010. The transport corridor "North – South" is included to this program as one of big priority.

The project of transport corridor "North-South" has being developed by the international consortium "POSTRAK" and Russian company "Transcontinental Line" since 1996. The purpose of this corridor is to ensure sharp decrease of the cargo delivery time between Europe and countries of South Asia and the Persian Gulf.

The developed project, according to Mr. Frank, should radically change the present approaches to sea and rail road transportation between Europe and Asia including the Persian Gulf countries and at certain sections will make them comparable to air transportation.

The essence of the project, clarified the Minister, is in the creation of transport corridor for multi modular transportation run

IS THE PRIORITY OF THE RUSSIAN GOVERNMENT

Transportation experts the cross polar flight from **New York to Hon Kong** cuts the flying time by 5 hours in comparison with the traditional routes and thus saving up to 20 tons of fuel.

Russia, Iran, and India has started the creation of the joint international transport corridor "North – South". This agreement was signed in St. Petersburg within the framework of the international transport conference and exhibition "Transtech – 2000" held in St. Petersburg.

According to the Minister of Transport of Russia Mr. Sergey Frank, the creation of the corridor "North - South" will allow to carry cargoes and passengers between India the Persian Gulf countries and further as transit via the territories of Iran and Russia to the countries of the Western Europe and back without any obstacles.

The agreement has a real interest and opens big perspectives for the best use of national transport infrastructures of Kazakhstan, Turkmenistan Saudi Arabia, Cuveit, Bahrain, Ca-tarrh, Arab Emirates, Shri Lanka, Thailand and some others including the European countries, underlined Mr. Frank.



by single operator. Cargoes will go via the corridor in carriers, tanks, containers including refrigerators as well as on car trailers. Several variants of transport corridors are being considered in the region of Caspian sea within the frame work of North – South corridor.

Mr. Kasyanov stated that Kazakhstan, Sultanate Oman will join the agreement signed by Russia, India, and Iran to create the transport corridor "North-South".

According to him the participants of this project agreed that the governments of the countries that signed it, will create the conditions to simplify all kinds of cargo transportation. Each country will participate in the investments to this project on the level of the state as well as on the level of private companies.

THE SHARE OF MONEY PAYMENT IN THE SETTLEMENTS OF THE LARGEST COMPANIES GREW BY 72.8 PER CENT

The share of money settlement in the total volume of paid goods of the largest Russian enterprises tax payers as well as monopolists in industry in the July of 2000 grew to 72.8 percent verses 67.7 percent in June and 51.7 percent in July last year.

According to the information of the state statistics committee of Russia the largest tax payers and monopolies in industry got 292.6 billion rubles for their goods, work, and services in July that makes 5.6 percent more then in June.

66.8 percent of loaded cargoes were paid through bank accounts by money means in July verses 46.6 percent in the July of 1999.

The share of non-money settlement was 27.2 percent in the July of 2000 for loaded goods or 79.7 billion rubles (in the July of 1999 it was 48.3 percent). The share of direct exchange of goods (barter) in the total volume of settlements for the loaded goods constituted 2.9 percent (8.376 billion rubles) verses 7 percent in the July of 1999.

21.172 billion rubles or 72.2 percent of the amount for loaded goods were paid in bills in July this year verses 13 percent in the July of 1999. Through reciprocal writing off 14.4 percent of loaded goods (42.285 billion rubles) were paid verses 23.3 percent in the July of 1999.

For the Russian JSC "United Energy System" the volume of money settlement for loaded goods constituted 58.5 percent in July this year as well as 41.5 percent falls to other settlements (12.5 percent – by bills, 23.8 percent through reciprocal writing off and 1.2 percent by barter)

OJSC "Gasprom" for its loaded goods got 68.2 percent in money settlement and 31.8 percent in other kinds of settlements (7.9 percent – by bills, reciprocal writing off reciprocal accounting 12.8 percent and 4.8 percent by barter).

OJSC "Aeroflot" for its paid goods got 90.7 percent in money means, and 90.3 percent through other kinds of settlement (0.8 percent – by bills, reciprocal writing off 8.3 percent and by barter – a very insignificant sum).

The Ministry of Railroad Transportation of Russia got for its goods and services 79 percents in money means and 21 percent through other kinds of settlements (through reciprocal writing off 11.4 percent and by barter 0.1 percent).

12 КИЛОМЕТРОВ ИСПЫТАНИЙ

В Саратовской области прошло первое испытание нового моста через Волгу, строящегося возле села Приставное.

Во время испытания 14 грузовых КамАЗов общим весом 280 тонн маневрировали по мосту в течение шести часов. Эти перемещения фиксировала спецаппаратура, способная уловить малейшие отклонения от нормы. Ученые двух российских НИИ измеряли деформативно-напряженные изменения.

По мнению специалистов, мост выдержал испытание. Его длина составляет 12,7 км, а общая протяженность объекта с подъездными дорогами, развязками, подъездами превышает 126 км.

Как сказали в областной администрации, в конце текущего года начнется эксплуатация первой очереди моста. Этот объект федерального значения значительно разгрузит транспортные потоки, следующие из Европы в Азию и обратно.



БАЛТИЙСКУЮ ТРУБОПРОВОДНУЮ СИСТЕМУ ПОСТРОЯТ В 2002 ГОДУ

Правительство России полно решимости завершить реализацию проекта строительства Балтийской трубопроводной системы в 2001 году.

Об этом заявил премьер-министр РФ Михаил Касьянов на совещании в правительстве Ленинградской области по вопросам строительства Балтийской трубопроводной системы (БТС).

Как отметил г-н М. Касьянов, Правительство РФ должно ежемесячно осуществлять контроль за ходом реализации этого проекта.

По мнению правительственных экспертов, в настоящее время Россия теряет до 1,5 млрд. долларов от транспортировки различных грузов через порты стран Балтии. Только транзит российского сырья дает 25 процентов бюджетов Латвии и Эстонии.

По БТС предполагается прокачивать основные объемы экспортной нефти с месторождений Тимано-Печорской и Западно-Сибирской нефтегазоносных провинций.

Общая сумма строительства БТС оценивается в \$460 млн.

В ПОМОЩЬ ЭКСПЕДИТОРУ

Постановление

Правительства Российской Федерации
от 11 сентября 2000 г. № 673

О подписании Соглашения о международном транспортном коридоре Север-Юг

*Правительство РФ
постановляет:*

Одобрить представленный Министерством транспорта РФ согласованный с Министерством иностранных дел РФ, Министерством путей сообщения РФ, Министерством обороны РФ, Министерством финансов РФ, Министерством экономического развития и торговли РФ, Министерством юстиции РФ, Государственным таможенным комитетом РФ, Службой внешней разведки РФ, Федеральной пограничной службой РФ, администрацией Архангельской области, Правительством Республики Дагестан и Правительством Республики Калмыкия проект Соглашения о международном транспортном коридоре Север — Юг (прилагается).

Поручить Министерству транспорта РФ провести совместно с Министерством путей сообщения РФ переговоры с Индийской и Иранской Сторонами и по достижении договоренности подписать от имени Правительства РФ указанное Соглашение, разрешив вносить в прилагаемый проект изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

*Председатель Правительства РФ
М. Касьянов*

Проект Соглашения

о международном транспортном
коридоре Север — Юг

Правительство Российской Федерации, Правительство Республики Индия, Правительство Исламской Республики Иран и Правительство Султаната Оман, в дальнейшем именуемые Сторонами,

желая поддерживать, развивать и укреплять дружественные отношения и взаимное сотрудничество, осознавая растущую взаимозависимость стран в региональном и глобальном плане, придавая большое значение расширению и повышению эффективности

внешнеэкономических связей, признавая важность существующих договоренностей о транзитных перевозках для международной торговли и для ускорения экономического развития государств, подчеркивая приверженность развитию бесперебойного, своевременного и эффективного движения товаров между ними, а также в другие государства и из других государств, намереваясь и далее совершенствовать свои режимы транзитных перевозок пассажиров и товаров на основе имеющегося опыта и в соответствии с международными конвенциями и стандартами, прилагая максимальные усилия для надлежащего использования имеющейся транспортной инфраструктуры и осуществления перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору Север — Юг, согласились с нижеследующим:

Статья I Определения

Для целей настоящего Соглашения нижеприведенные термины означают:

1) "все виды транспорта" — транспортная инфраструктура и транспортные средства, обеспечивающие перевозку пассажиров и товаров по железной дороге, морем, по автомобильной дороге, реке и воздуху. Для Индии — транспортная инфраструктура и транспортные средства, в настоящее время обеспечивающие перевозку товаров только по морским маршрутам;

2) "перевозка грузов" — вид транспортной услуги по перемещению товаров при сохранении их физико-химических свойств и массы в оговоренных пределах;

3) "контейнер" — приспособление для перевозки:

представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее товаров;

имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочную конструкцию, чтобы служить для многократного использования;

специально сконструированное для об-



лечения перевозки товаров одним или более видами транспорта без промежуточной перегрузки товаров;

сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать и удобное для обращения, в частности, при перемещении с одного транспортного средства на другое;

имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра;

4) **“перевозчик”** — юридическое или физическое лицо, фактически перемещающее грузы, либо являющееся ответственным за использование транспортного средства, которое осуществляет международные перевозки товаров, пассажиров и их багажа в соответствии с национальным законодательством государств-Сторон по международному транспортному коридору Север — Юг;

5) **“товар”** — все виды грузов, перевозимых в вагонах, контейнерах или теми видами транспорта, которые не запрещены национальным законодательством государств-Сторон;

6) **“международный транзит товаров”** — перемещение под таможенным контролем через территорию Стороны товаров, пункт отправки и пункт доставки которых располагаются за пределами территории этого государства;

7) **“международная перевозка”** — перемещение пассажиров/товаров на различных видах транспорта, производимое по территории государств, по крайней мере, двух Сторон настоящего Соглашения;

8) **“международный транспортный коридор”** — совокупность магистральных транспортных коммуникаций (как имеющихся, так и вновь создаваемых), связывающих Стороны, с соответствующим обустройством, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и товаров в международном сообщении, на направлении их наибольшей концентрации;

9) **“международный транспортный коридор Север — Юг”** — из Индии, Омана по морю и через Иран, Каспийское море, Российскую Федерацию и далее, а также в обратном направлении;

10) **“пассажир”** — потребитель транспортных услуг, связанных с перемещением физического лица на любом виде транспорта, заключивший договор на перевозку;

11) **“перевозка пассажиров”** — вид транспортной услуги по перемещению физических лиц (пассажиров) любым видом транспорта;

12) **“соответствующие объекты”** — в рамках международного транспортного коридора означает пункты пропуска через государственную границу, таможенные посты, терминалы, станции обмена групп вагонов, станции смены колесных пар, железнодорожные, автомобильные и комбинированные паромные переправы/порты как существующие, так и вновь создаваемые, имеющие важное значение для перевозок по международному транспортному коридору Север — Юг.

Статья 2 Цели Соглашения

1. Целями настоящего Соглашения являются:

а) **повышение** эффективности транспортных связей для организации перевозок пассажиров и товаров по международному транспортному коридору Север — Юг;

б) **содействие** доступу на международный рынок услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта государств-Сторон;

в) **содействие** увеличению объемов международных перевозок пассажиров и товаров;

г) **обеспечение** безопасности движения транспортных средств, сохранности товаров и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами;

д) **гармонизация** транспортной политики, а также правового регулирования в сфере транспорта в целях реализации настоящего Соглашения;

е) **создание** равных недискриминационных условий доступа для поставщиков транспортных услуг на различных видах транспорта при перевозках пассажиров и товаров в пределах международного транспортного коридора Север — Юг.

2. В соответствии с указанными в пункте 1 настоящей статьи целями Стороны принимают все усилия, направленные на:

а) **сокращение** времени транзитных перевозок пассажиров и товаров через территории их государств;

б) **сведение к минимуму** стоимости транзитных перевозок;

в) **упрощение** и унификацию всей административной документации и процедур (включая таможенные), касающихся транзитных перевозок пассажиров, товаров через их соответствующие территории в соответствии с принятыми международными соглашениями и стандартами.

Статья 3 Общие положения

1. Настоящее Соглашение регулирует международные и транзитные перевозки пассажиров и товаров через территории государств-Сторон, выполняемые различными видами транспорта или в их комбинации по маршрутам, определяемым компетентными органами соответствующих Сторон.

2. Для целей настоящего Соглашения компетентными органами Сторон являются:

в **Республике Индия** — Министерство наземного транспорта (Департамент судорождения) и Министерство промышленности и торговли (Департамент торговли);

в **Исламской Республике Иран** — Министерство дорог и транспорта;

в **Султанате Оман** — Министерство транспорта и жилищного строительства;

в **Российской Федерации** — Министерство транспорта РФ и Министерство путей сообщения РФ.

3. Настоящее Соглашение не должно противоречить национальному законодательству Сторон, и оно не затрагивает прав и обязательств Сторон по другим международным договорам, участниками которых они являются.

Статья 4 Содействие международным перевозкам пассажиров и товаров

1. Каждая Сторона предоставляет другим Сторонам право международного транзита пассажиров, товаров и транспортных средств через территорию ее государства на условиях, предусмотренных настоящим Соглашением.

2. Государства — участники настоящего Соглашения обеспечивают эффективное содействие международным транзитным перевозкам товаров по территории своих государств.

3. Государства — участники настоящего Соглашения вводят режим многократных въездных виз для персонала, задействованного в международных транзитных перевозках товаров и пассажиров, в соответствии с процедурами, установленными каждой из соответствующих Сторон.

Статья 5 Налоги, сборы и другие платежи

1. Налоги, сборы и другие платежи вне зависимости от их названия или предназначения не будут взиматься в отношении транзитных перевозок, за исключением оплаты расходов за транспортные услуги, связанные с перевозкой, а также платежей за пользование транспортной инфраструктурой. Взимание платы за транспортные услуги и иных сборов должно производиться на условиях не менее льготных, чем условия, предоставляемые Сторонами другим странам в отношении транзитных перевозок товаров.

2. Стороны не облагают товары, находящиеся в режиме транзита на территории их стран, таможенными платежами, за исключением сборов за таможенное оформление, хранение и иные подобного рода услуги.

Статья 6 Координационный совет

1. Компетентные органы Сторон создают Координационный совет с целью регулирования вопросов, касающихся реализации настоящего Соглашения и применения его положений.

РЕКОНСТРУКЦИЯ УСТЬ-ИЛИМСКОГО ЛПК ОЦЕНИВАЕТСЯ В \$500 МЛН.

Проект реконструкции ОАО «Усть-Илимский лесопромышленный комплекс» (г. Усть-Илимск, Иркутская обл.) оценивается в \$500 млн.

Как сообщил начальник департамента лесной и лесоперерабатывающей промышленности областной администрации Станислав Каракуца, на УИЛПК после реконструкции будут действовать завод по варке целлюлозы мощностью 469 тыс. тонн в год и картонная фабрика, мощность которой составит 160 тыс. тонн в год картона «топлайнер» и 220 тысяч тонн картона «крафтлайнер». Срок окупаемости проекта равен 4,8 года.

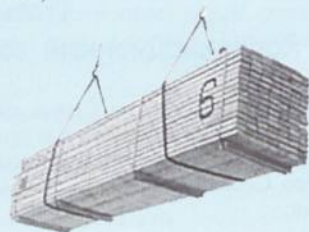
Кроме того, концепцией технического перевооружения УИЛПК предусматривается реконструкция лесозаготовительных участков. В частности, здесь планируется эксплуатировать более современную технику, реконструировать основные транспортные коммуникации, разгрузочно-погрузочные площадки.

Для повышения эффективности работы предприятия, как энергоемкого производства, на УИЛПК планируется провести реконструкцию котельной, турбинного цеха, установить новые электрофильтры для сордерегационного котла.

«Суммарный эффект от осуществления всех мероприятий, отраженных в концепции, — отмечает С. Каракуца, — позволит уменьшить себестоимость одной тонны товарной белевой целлюлозы на \$8,45, при этом годовая экономия производства составит \$4,39 млн.»

В 1999 году выручка от реализации продукции ПО УИЛПК составила свыше 1 млрд. рублей, балансовая прибыль — около 200 млн. рублей. В 2000 году ОАО «Усть-Илимский ЛПК» планирует получить 423 млн. рублей балансовой прибыли, реализовав продукцию на 5,5 млрд. рублей. Для этого предприятие намерено произвести 2295 тыс. кубометров деловой древесины, 18,6 тыс. кубометров пиломатериалов, 85 тыс. кв. метров ДСП, 72,4 тыс. штук шпал, 478,6 тыс. тонн товарной целлюлозы.

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



2. Координационный совет, состоящий из компетентных органов Сторон, на первом заседании, которое должно состояться в течение шести месяцев со дня вступления в силу настоящего Соглашения, утверждает Устав, которым устанавливает правила и процедуры своей деятельности.

3. Координационный совет собирается не реже одного раза в год либо по просьбе любой из Сторон.

Статья 7 Разрешение споров

1. Любые споры, разногласия или претензии, возникающие в связи с применением, толкованием, нарушением настоящего Соглашения и которые не могут быть решены путем переговоров, передаются в Координационный совет на рассмотрение и урегулирование.

2. Любые споры, разногласия или претензии, которые не могут быть урегулированы Координационным советом, решаются иными способами, согласованными всеми Сторонами.

Статья 8 Депозитарий

1. Государство является депозитарием настоящего Соглашения. Депозитарий направляет заверенные копии настоящего Соглашения Сторонам, его подписавшим.

2. Государство-депозитарий информирует Стороны о присоединении других государств к настоящему Соглашению и о прекращении действия настоящего Соглашения в отношении любой из Сторон.

Статья 9 Ратификация

Настоящее Соглашение подлежит ратификации в соответствии с национальными требованиями Сторон. Документ о ратификации передается на хранение государству-депозитарию.

Статья 10 Присоединение к Соглашению

1. Настоящее Соглашение открыто для присоединения других государств только с согласия всех Сторон.

2. Для присоединившегося государства Соглашение вступает в силу на 30-й день с даты сдачи на хранение государству-депозитарию документа о присоединении. Присоединившееся государство в письменной форме уведомляет государство-депозитарий

о своих компетентных органах, после чего государство-депозитарий уведомляет об этом компетентные органы других Сторон.

Статья 11 Изменения и дополнения

В настоящее Соглашение могут быть внесены изменения и дополнения с согласия компетентных органов всех Сторон на основе процедур, разработанных Координационным советом.

Статья 12 Срок действия

1. Настоящее Соглашение действует в течение десяти лет с момента вступления его в силу.

2. Срок действия настоящего Соглашения может продлеваться на тот же срок, если как минимум за шесть месяцев до даты истечения срока действия настоящего Соглашения государство-депозитарий не получит уведомления об обратном от любой из Сторон, изначально подписавших настоящее Соглашение.

3. Действие настоящего Соглашения может быть прекращено на территории государства-Стороны через шесть месяцев после того, как эта Сторона в письменной форме уведомит государство-депозитарий о своем намерении прекратить его действие на своей территории.

4. Обязательства по соглашениям и другим договоренностям, подписанным в соответствии с положениями настоящего Соглашения, сохраняют силу и после прекращения его действия вплоть до их полного выполнения.

Статья 13 Вступление в силу

1. Настоящее Соглашение вступает в силу через 30 дней с даты сдачи на хранение любыми тремя Сторонами государству-депозитарию документа о ратификации, одобренного в соответствии с процедурами, предусмотренными национальными законодательствами Сторон.

2. Для Стороны, выполнившей внутригосударственные процедуры позднее, настоящее Соглашение вступает в силу через 30 дней с даты сдачи на хранение государству-депозитарию документа о ратификации, одобренного в соответствии с процедурами, предусмотренными национальным законодательством.

В удостоверение чего должным образом на то уполномоченные представители государств-Сторон подписали настоящее Соглашение: Правительство Российской Федерации, Правительство Республики Индия, Правительство Исламской Республики Иран, Правительство Султаната Оман, Республику Казахстан.

РОССИЯ УВЕЛИЧИЛА ВЫПУСК ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ НА 8,2%

Россия увеличила выпуск грузовых автомобилей за 9 месяцев на 8,2% к январю-сентябрю прошлого года и продолжает наращивать их выпуск, сообщил начальник отдела автомобильной промышленности департамента машиностроения Минпромнауки РФ Алексей Серезженкин.

Всего с начала года до 1 октября выпущено 136,71 тыс. грузовиков, уточнил он.

По словам А. Серезженкина, основную часть в производственной программе автомобилей типа «ГАЗ» и «ЗИЛ» составляют малотоннажные автомобили «Газель» и «Бычок» (грузоподъемность соответственно 1,5 и 2,5 тонны), спрос на которые продолжает сохраняться на высоком уровне.

Как положительную тенденцию начальник отдела отметил рост спроса на среднетоннажные автомобили, который позволил увеличить их производство на АМО «ЗИЛ» и ОАО «КамАЗ». В частности, КамАЗ за 9 месяцев повысил объем производства в 1,7 раза к соответствующему периоду 1999 года, а в сентябре 2000 г. он произвел продукции на 13% больше, чем в августе текущего года.

Акционерному обществу «УралАЗ» востребованность продукции позволила увеличить объемы производства за 9 месяцев почти на 70% по сравнению с январем-сентябрем 1999 г.

Как подчеркнул А. Серезженкин, снижается выпуск грузовых автомобилей только в ОАО «УАЗ», что связано с насыщением рынка малотоннажными полноприводными автомобилями и недостаточно

высоким техническим уровнем продукции этой фирмы.

Выпуск легковых автомобилей за 9 месяцев, по словам начальника отдела, составил 732,11 тыс. штук, или на 1,8% больше, чем в январе-сентябре 1999 г.

По его словам, прирост выпуска отмечен в ОАО «АвтоВАЗ», ОАО «УАЗ», ОАО «Ижмаш-авто», ОАО «КамАЗ» и ОАО «СеАЗ». В частности, КамАЗ выпустил автомобилей «Ока» в стандартной комплектации на 18% больше объема января-сентября прошлого года, а СеАЗ увеличил выпуск модификации для инвалидов на 246 единиц к 9 месяцам 1999 г.

Вместе с тем произошло существенное снижение объемов производства в ОАО «Москвич», где за 9 месяцев выпущено менее 21% от объемов аналогичного периода 1999 г.

Производство автобусов за 9 месяцев 2000 года по сравнению с аналогичным периодом 1999 года увеличилось на 4,9% и составило 40,08 тыс. единиц. Так, более чем в 4 раза увеличился выпуск больших городских автобусов на ОАО «ЛиАЗ». Вместе с тем выпуск полноприводных автобусов повышенной проходимости марки «УАЗ» сократился за 9 месяцев более чем на 7% к январю-сентябрю 1999 г., что, по мнению А. Серезженкина, вызвано их устаревшей конструкцией и замещением этих автобусов на рынке продукцией ОАО «ГАЗ» («Газель», «Соболь») и АМО ЗИЛ-3250 («Бычок»), рост выпуска которых и обеспечил общий рост по группе.

АВТОТРАНСПОРТ РОССИИ ВПЕРВЫЕ ЗА 10 ЛЕТ ВЫШЕЛ НА РЕНТАБЕЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ РАБОТЫ

Автомобильный транспорт России впервые за последние 10 лет вышел, по данным Минтранса РФ, на рентабельный уровень работы, за 9 месяцев 2000 года перевез 3,6 млрд. тонн грузов, что на 6% больше результата января-сентября прошлого года.

Комментируя эти данные, руководитель департамента автомобильного транспорта Минтранса РФ Анатолий Пинсон отметил, что улучшение работы отрасли «напрямую связано с подъемом экономики России в целом».

Одним из основных факторов улучшения ситуации в отрасли А. Пинсон назвал то обстоятельство, что «свыше 90% грузовых перевозок в настоящее время ведут частные фирмы в условиях острой конкуренции». В частности, свыше 30% пассажиров за 9 месяцев 2000 года перевозили автомобили мелких фирм.

Это, по мнению руководителя департамента, «заставляет предпринимателей снижать тарифы на перевозки и повышать качество транспортных услуг».

А. Пинсон отметил, что количество убыточных автотранспортных предприятий за 9 месяцев текущего года сократилось на 23,4%, при этом средняя зарплата по отрасли возросла на 30%.



РОССИЯ В 2000 г. ВВЕДЕТ В СТРОЙ 6,2 ТЫС. КМ НОВЫХ ДОРОГ

Россия в 2000 году введет в действие 6,2 тыс. км новых дорог против 5,8 тыс. км в 1999 году, сообщил руководитель государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ Виталий Артюхов.

При этом, по его словам, за счет средств Федерального дорожного фонда в 2000 году будет введено в действие 2 тыс. 218 км новых дорог (в прошлом году — 2,6 тыс. км).

Среди наиболее важных объектов, введенных или планируемых к вводу в завершающемся строительном сезоне, глава службы дорожного хозяйства отметил уникальные мосты в Сургуте, Самаре и Ульяновске, дороги Кузбасс — Алтай, Карелия — Вологда, сокращение с 320 до 230 км «разрыва» федеральной трассы на участке Чита — Хабаровск, совершенствование Северо-

Западного транспортного узла (С.-Петербург) и др.

Говоря о приоритетах дорожной политики России на ближайшую перспективу, г-н В. Артюхов сообщил, что главным направлением деятельности госслужбы дорожного хозяйства станет строительство дорог, мостов и сооружений в рамках создания 2-го и 9-го международных транспортных коридоров (Запад-Восток и Север-Юг). «Строительство новых дорог будет сконцентрировано на подходах к морским портам, крупным железнодорожным станциям, аэропортам и крупным транспортным терминалам», — уточнил В. Артюхов.

На конец 2000 года федеральная дорожная сеть дорог общего пользования составит 584 тыс. км, из которых 46,4 тыс. относятся к федеральной дорожной сети.

САМАРСКИЕ ВЛАСТИ НАМЕРЕНЫ РЕШАТЬ ПРОБЛЕМЫ «АВИАКОРА» СОВМЕСТНО С «СИБАЛЮМИНИЕМ»



Руководство Самарской области намерено совместно с группой «Сибирский алюминий» решить проблемы международной авиационной корпорации ОАО «Авиакор» (Самара).

Об этом во время посещения предприятия, основным акционером которого является «Сибирский алюминий», заявил заместитель губернатора Самарской области Виктор Казаков.

Группа «Сибирский алюминий» установила контроль над предприятием в начале 1999 года. Тогда Самарский самолетостроительный завод имел большие долги, не сумел он выйти из кризиса и сейчас.

Г-н В. Казаков подчеркнул, что областная власть не заинтересована в смене собственника на «Авиакоре», и призвал «Сибирский алюминий» активнее инвестировать средства в развитие производства.

Генеральный директор ЗАО «Авиакор» — авиационный завод Владимир Белогуб, в свою очередь, заявил о безусловной готовности «Сибирского алюминия» делать финансовые вливания, но лишь в том случае, если эти затраты будут сочтены целесообразными.

В сентябре в администрации Самарской области состоялось совещание, на котором рассмотрены пути выхода «Авиакора» из затянувшегося кризиса. Обсуждены перспективы освоения производства самолетов Ан-140

и Ан-70, а также вопрос о свертывании производства самолетов Ту-154М.

Между тем арбитражный суд Самарской области провел второе заседание по иску на \$48 млн. тюменской авиационной транспортной компании ОАО «Тюменьавиатранс» (Сургут) к корпорации ОАО «Авиакор».

Суть иска заключается в невыполнении в полном объеме условий контракта на поставку пяти самолетов Ту-154М, заключенного между тюменской авиакомпанией и самарским заводом еще в 1995 году. Стоимость контракта оценивалась в \$15 млн.

Однако, как подчеркнул глава самарского представительства тюменской авиакомпании Александр Абалмазов, «Тюменьавиатранс» не заинтересован в банкротстве предприятия, а лишь добивается выполнения условий контракта.

В недалеком прошлом авиакомпания была одним из главных партнеров «Авиакора». Потребность в продукции завода сохраняется и в настоящее время.

Авиакомпания, по мнению А. Абалмазова, потребуется до 2005 года порядка 10-15 новых ближнемагистральных самолетов Ан-140, серийное производство которых налажено в рамках паритетной кооперации на мощностях харьковского и самарского авиазаводов.

Комментируя сложившуюся ситуацию, бывший арбитражный управляющий ОАО «Авиакор» Лев Хасис отметил, что вопросы между поставщиками и потребителями авиатехники возникают часто, но ранее «Авиакор» и «Тюменьавиатранс» всегда находили выход из спорных ситуаций.

«АЭРОФЛОТ» ПРОТЕСТУЕТ ПРОТИВ СЛОВСОЧЕТАНИЯ «ДЕЛО «АЭРОФЛОТА»

Авиакомпания «Аэрофлот» заявляет, что употребление словосочетания «дело «Аэрофлота»» неправомерно, «поскольку такого просто не существует».

Это заявление распространено в связи с освещением в средствах массовой информации очередных процессуальных действий в отношении ряда физических лиц, связанных с фирмами «Андава» и «Форус». «Ошибочное появление этого словосочетания в СМИ наносит ущерб деловой репутации «Аэрофлота» — ведущей российской авиакомпании», — отмечается в сообщении пресс-службы.

По словам директора департамента по правовым вопросам «Аэрофлота» Бориса Елисеева, в соответствии со статьей 19 УК России уголовной ответственности подлежит только вменяемое физическое лицо. В отношении же юридического лица, каким и является «Аэрофлот», не может быть возбуждено уголовное дело, считает Б. Елисеев.

Пресс-служба «Аэрофлота» попросила обратить внимание средств массовой информации на необходимость юридически корректного и объективного освещения данного вопроса.

ГИДРОСАМОЛЕТЫ «АЛЬБАТРОС» ВСТАНУТ НА ВООРУЖЕНИЕ СЛУЖБЫ СПАСЕНИЯ НА МОРЕ

Российские гидросамолеты А-40 «Альбатрос» могут стать основой для создания авиапарка международной морской спасательной службы, заявил генеральный директор Российского авиационно-космического агентства Юрий Коптев.

По его словам, вполне реально создать три группировки из трех-четырёх самолетов-амфибий «Альбатрос», расположив их на севере России, Дальнем Востоке и в Южной Африке, которые смогли бы организовать эффективную глобальную систему спасения на море.

Многоцелевой самолет-амфибия А-40 «Альбатрос» был разработан в ОКБ имени Бериева для осуществления дальних противолодочных операций, а также для различного применения в гражданской авиации. Первый полет А-40 совершил в декабре 1986 года.

На настоящее время он является самым большим в мире гидросамолетом. Машина способна взлетать как с воды, так и с обычного аэродрома и садиться на волны высотой до двух метров.

В задней части корпуса «Альбатроса»

находится отсек для вооружения, в котором могут располагаться до 3 противолодочных торпед «Орлан», либо до 4 противокорабельных ракет «Коршун» или «Ястреб», либо 6 противокорабельных ракет «Орел». Таким образом, самолет-амфибия А-40 может решать задачи по обнаружению и поражению подводных лодок в надводном положении, под водой и на грунте в ближней морской зоне в любое время года и суток, в том числе в сложных метеоусловиях.

Эксперты отмечают, что на базе А-40 можно разработать варианты машин различного предназначения.

Так, на базе А-40 был создан морской спасатель Бе-42, который предназначен для поиска, спасения и оказания всех видов медицинской помощи в условиях ограниченной видимости, даже в тумане и в ночное время.

С 1990 года на базе А-40 разрабатывается самолет Бе-200. Заказ на семь таких машин уже сделало Министерство по чрезвычайным ситуациям РФ. Этот самолет очень эффективен при тушении пожаров.

«УАЗ» УВЕЛИЧИЛ В ЯНВАРЕ-АВГУСТЕ ВЫПУСК ПРОДУКЦИИ

АО «Ульяновский автомобильный завод» (УАЗ) увеличил в январе-августе 2000 года по сравнению, аналогичным периодом 1999 года выпуск автомобилей почти на 7% — до 55 тыс. 678 автомобилей.

Как сообщили в пресс-службе АО, в общем объеме продукции производство грузовых автомобилей за отчетный период составило 6 371 штуку, тогда как в январе-августе 1999 года — 745, легковых — 26 327 штук (28 469). С конвейера предприятия сошло с начала года и по состоянию на начало сентября 14 657 микроавтобусов, в январе-августе прошлого года — 16 235, а также 7 720 спецавтомобилей (7 116).

Предприятие за 8 месяцев текущего года произвело продукции на 4 млрд. 106 млн. 400 тыс. рублей, за 8 месяцев 1999 года — 3 млрд. 233 млн. 700 тыс. рублей. Запчастей к автомобилям семейства «УАЗ» в январе-августе произведено на сумму 229,9 млн. рублей (185,3 млн. рублей).

В пресс-службе сообщили, что в августе компания выпустила 8 517 штук автомобилей, тогда как в августе 1999 года их производство составило 6 288 штук. В том числе грузовых автомобилей собрано 1 084 (897), легковых — 4 069 (3 048), микроавтобусов — 2 255 (1 592), спецавтомобилей — 1 109 (741), автокомплектов — 0 (10).

Предприятие произвело в августе текущего года продукции на сумму 194,2 млн. рублей, запчастей к автомобилям семейства «УАЗ» — на сумму 22,9 млн. рублей.



НАЛОГОВЫЕ Льготы для «НИЖЕГОРОД МОТОРС» МОГУТ БЫТЬ ПРОДЛЕННЫ

Администрации Нижегородской области и Нижнего Новгорода выступают за продление действия налоговых льгот с 4 до 7 лет для российско-итальянского ЗАО «Нижегород Моторс».

Как сообщили в администрации, такой проект областная и городская администрации готовы внести на рассмотрение Законодательного собрания области и городской Думы с целью продления срока предоставления предприятию налоговых льгот по выплатам в областной и городской бюджеты.

В настоящее время в Нижегородской области действуют закон «О государственной поддержке на территории области промышленных предприятий по производству автомобилей и комплектующих к ним» (принят в октябре 1997 года) и постановление городской Думы «О налоговых льготах промышленным предприятиям по производству автомобилей и комплектующих к ним» (октябрь 1997 года). Согласно положениям закона и постановления ЗАО «Нижегород Моторс» освобождается от выплат в областной и городской бюджеты НДС и налога на имущество на 4 года с момента создания предприятия, а также на 4 года от уплаты налога на прибыль, начиная с четвертого

отчетного года с момента создания.

Предполагалось, что ЗАО начнет сборку автомобилей в 1998 году, однако в связи с финансовым кризисом 1998 года (ЗАО создано в феврале 1998 года) предприятие до сих пор не начало производственную деятельность и не смогло воспользоваться предоставленными льготами.

В марте 2000 года руководство «Нижегород Моторс» обратилось к губернатору области Ивану Склярову и мэру Нижнего Новгорода Юрию Лебедеву с просьбой о предоставлении налоговых льгот в течение 7 лет с начала производственной деятельности (предположительно с 2002 года) и внесении соответствующих изменений и дополнений в принятые в 1997 году областной закон и постановление городской Думы.

В настоящее время «Нижегород Моторс» является единственным в регионе автомобилестроительным предприятием, подпадающим под действие областного и местного нормативных актов о льготах, так как доля иностранных участников в его уставном капитале превышает 40%.

По 40,1% уставного капитала СП принадлежит российскому АО «ГАЗ» и итальянскому концерну FIAT, 19,8% — ЕБРР.

ЕБРР МОЖЕТ ПРЕДОСТАВИТЬ СП «АВТОВАЗ» И GM КРЕДИТ

Европейский банк реконструкции и развития, как ожидается, выделит около \$175 млн. в качестве поддержки планируемого совместного предприятия между АО «АвтоВАЗ» и американской автомобилестроительной General Motors Corp (GM), проект создания которого оценивается в \$500-600 млн.

Как отмечается в распространенном агентством Bloomberg сообщении Интернет-портала just-auto.com, детали поддержки со стороны ЕБРР остаются невыясненными, но ожидается, что банк предоставит эти средства в качестве кредита и получит 14% капитала совместного предприятия. «АвтоВАЗу» и GM будет принадлежать по 43%.

Как говорится в сообщении портала just-auto.com со ссылкой на председателя совета директоров «АвтоВАЗа» Владимира Каданникова, глава российской авто-

мобильной компании встречался с представителями ЕБРР и обсуждал схему, согласно которой банк предоставит кредит и получит акции СП.

Ранее В. Каданников сообщил, что в первой половине августа он провел переговоры с ЕБРР в Лондоне.

По его словам, переговоры с GM ведутся постоянно. «АвтоВАЗ» надеется, что подписание договора о создании СП с General Motors состоится, однако и сам в состоянии сам «довести модель», подготовив к производству ВАЗ-2123 «Нива».

Все дело в сроках, отметил В. Каданников. Самостоятельно «АвтоВАЗу» необходимо 4 года для подготовки выпуска новой «Нивы», а совместно с General Motors — 1,5 года.

В. Каданников заметил, что общая сумма вложений, необходимая для осу-

ществления совместного проекта, составляет \$575 млн.

Проект совместного производства «АвтоВАЗа» и GM предполагает выпуск 75 тыс. автомобилей ВАЗ-2123 «Нива» и 15 тыс. автомобилей «Опель Астра» в год.

АО «АвтоВАЗ» в 2000 году выпустит 675 тысяч автомобилей, что несколько меньше прошлого года, заявил В. Каданников. В 1999 году завод произвел 677 тыс. 670 автомобилей, что, по его словам, больше уровня 1998 года. За 7 месяцев текущего года был произведен 405 тыс. 671 автомобиль.

АО «АвтоВАЗ» в настоящее время выпускает 13 моделей автомобилей на главном конвейере. «АвтоВАЗ» имеет 26 дочерних предприятий со 100-процентным капиталом и долю в уставном капитале почти 200 российских и 13 зарубежных предприятий.

О ПУТЯХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ при международных грузоперевозках

Александр Кочетков,
главный специалист ООО "Pandi Trans"

Валентин Мамонов,
научный консультант ООО "Брукс ЛМ"

Владимир Подмогильный,
генеральный директор ООО "P.A.P. Trans"

Обобщение практики международных перевозок грузов показывает, что до настоящего времени имеют место многочисленные правонарушения, связанные с хищениями грузов, их овладением путем совершения мошеннических действий, недопоставкой в место, определенное таможенным органом. В результате наносится существенный экономический ущерб государству и транспортным предприятиям.

ЕСТЬ МНЕНИЕ

Как нам представляется, для повышения ответственности перевозчиков и владельцев груза за его утрату и недоставку в таможенный орган назначения, защиты интересов собственников груза, иностранных и отечественных перевозчиков, увеличения поступления таможенных платежей в бюджет необходимо внесение изменений в нормативные акты, регламентирующие порядок доставки грузов под таможенным контролем. Необходимо более четко разграничить ответственность перевозчика и лица, перемещающего грузы, а также ввести в процедуру таможенного оформления грузов, помимо нанесения средств таможенной идентификации, дополнительную пломбу транспортных компаний с отметкой в соотвествующей графе книжки МДП, если перевозка осуществлялась по данной процедуре.

В соответствии с п. п. 4.5 и 4.6 Положения о порядке применения Конвенции МДП¹ АСМАП как гарантийная организация становится ответственным перед таможенными органами Российской Федерации за надлежащее завершение таможенного режима или доставку товаров под таможенным контролем с момента ввоза в Российскую Федерацию, а при вывозе из Российской Федерации товаров — с момента принятия книжки МДП для оформления в таможенное отправления. АСМАП несет ответственность не только за товары, перечисленные в книжке МДП, но и за любые то-

вары, которые, не будучи перечисленными в этой книжке, находятся в запломбированном грузовом отделении дорожного транспортного средства или запломбированном контейнере.

Транспортная организация как юридическое лицо, владелец книжки МДП, как правило, лишена возможности осуществлять непосредственный контроль за доставкой груза и защитить информацию от недобросовестных водителей, инспекторов таможен, ГИБДД, а также криминальных элементов.

Вследствие этого, согласно данным ГТК России, постоянно растет как число таможенных правонарушений и преступлений, совершаемых при перевозке грузов под таможенным контролем, так и количество неоплаченных претензий таможенных органов к гаранту и страховщикам системы МДП на территории России, что позволяет говорить о наличии серьезных проблем в существующем порядке международных перевозок.

По данным АСМАП: "...По настоящее время ГТК России предъявил АСМАП претензии в связи с нарушениями процедуры МДП по 3686 перевозкам на сумму 145442560 долларов США"²

Несомненно, ГТК России проводит большую работу по совершенствованию таможенных технологий для устранения "узких" мест при осуществлении таможенного оформления и таможенного контроля.

В целях защиты экономической безопасности страны в соответствии со ст. 20, 36, 38 Конвенции ГТК России своими нормативными актами вводит принудительные санкции к перевозчикам-нарушителям, такие, как установка таможенными органами маршрутов следования транспортных средств, прикрепление их к одному-двум СВХ в зоне деятельности таможенного управления, планируется введение Положения о таможенном сопровождении.

Кроме того, совместным приказом Минтранса России, ГТК и ФПС России от 31.12.1999 г. № 115/970/748 введен порядок осуществления в автомобильных пунктах пропуска совместного контроля за весовыми и габаритными параметрами грузовых автотранспортных средств; приказом ГТК России № 739 от 18.08.2000 г. введены для применения таможенных органов РФ пломбировочные устройства повышенной надежности; утверждено Положение о порядке допуска российских перевозчиков к процедуре МДП совместным приказом Минтранса России и ГТК России № 61/591 от 01.09.1999 г., в котором среди прочего в перечень минимальных требований для работы по этой процедуре вводится "... отсутствие серьезных или неоднократных нарушений таможенного и налогового законодательства..."

В то же время, по мнению генерального директора АОЗТ "Совтрансавто" Т.А. Татишвили, "...большой вред авторитету отдельных предприятий на международном рынке транспортных услуг наносит неправильно проводимая политика таможенных органов. При отсутствии доказательств вины перевозчика в хищении груза за таможенное оформление груза ответственность

¹ Положение о порядке применения таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 г.), утвержденное ГТК РФ и приказом № 206 от 18 мая 1994 г.

² А.Б. Куршин. "Сотрудничество АСМАП и ГТК РФ может и должно принести пользу", Таможня № 5 (7), 2000, 12.

³ Т.Татишвили. "Совтрансавто - 30 лет", Международные автомобильные перевозки №4, 1998, 6.

возлагается на перевозчика, а не на грузо-владельца. По действующему Таможенному кодексу все таможенные нарушения возлагаются на автопредприятие, которое по установившейся таможенной практике включается в "черные" списки неблагонадежных перевозчиков. Этими действиями предприятиям наносится огромный коммерческий ущерб".³

Причиной неправильного применения таможенными органами действующего законодательства в части привлечения перевозчиков к административной ответственности по ст. 278 Таможенного кодекса Российской Федерации является нечеткое определение понятия лица, перемещающего товары через таможенную границу, приведенное в п. 9 статьи 18 Таможенного кодекса.

Так, 09.05.2000 г. на таможенном посту "Торфяновка" Выборгской таможни группой СОБР с должностными лицами Выборгской таможни был задержан автомобиль В 829 ХУ /АС 18 39, перевозящий груз, полученный в Финляндии в транзитном контейнере с пломбой отправителя. Автомобиль был помещен на СВХ "СЗТТ" (Санкт-Петербург, Богатырский пр., 18/1), на территории которого был произведен таможенный досмотр. В результате досмотра был выявлен ряд наименований товаров, не заявленных в товаросопроводительных документах, что послужило причиной составления протокола о нарушении таможенных правил № 10400/37/00 в отношении ЗАО "Трансэк - К" по ст. 278 ТК РФ с формулировкой "перемещение товара — сборный груз, через таможенную границу с предоставлением таможенным органам в качестве документов, необходимых для таможенных целей, документов, содержащих недостоверные сведения о наименовании и количестве товара".

В соответствии с Таможенным кодексом Российской Федерации ЗАО "Трансэк - К" не может быть субъектом правонарушения, предусмотренного ст. 278 ТК РФ по следующим основаниям. Так, в ст. 18 ТК РФ пункт 9 дано четкое определение: "лица, перемещающие товары - лица, являющиеся собственниками товаров, их покупателями, владельцами, либо выступающие в ином качестве, достаточном в соответствии с законодательством Российской Федерации для совершения с товарами действий, предусмотренных настоящим кодексом от собственного имени". Пункт 11 той же статьи разгра-

ничивает понятие перевозчика от понятия получателя: "перевозчик — лицо, фактически перемещающее товары либо являющееся ответственным за использование транспортного средства". Таким образом, законодатель в ст. 18 ТК РФ дает четкое определение понятий: "лицо, перемещающее товары" и "перевозчик". **Определения не подлежат расширительному толкованию и должны применяться строго в том значении и порядке, который предусмотрен для них законом.** Статья же 278 ТК РФ говорит о лице, перемещающем товары и транспортные средства, без упоминания о перевозчике.

Согласно ст. 182 ТК РФ лица, перемещающие товары и транспортные средства через таможенную границу РФ либо осуществляющие деятельность, контроль за которой возложен на таможенные органы РФ, обязаны представлять этим органам документы и сведения, необходимые для таможенного контроля. Это в соответствии с положением главы 22 ТК РФ является предварительной операцией. Невыполнение этого предписания не несет в себе никакой общественной опасности, так как вред государственным интересам наносит вовсе не то, что те или иные товары или транспортные средства (например, при ввозе) пересекут таможенную границу Российской Федерации (как бы они ни назывались в товаросопроводительных документах), поскольку они будут находиться под таможенным контролем, а в том, что они будут выпущены (в смысле п. 13 ст. 18 ТК РФ) таможенным органом РФ после декларирования, по сути — недостоверного, когда в подтверждение заявляемых в декларации сведений представляются документы, вводящие в заблуждение должностное лицо таможенного органа относительно их достоверности.

В ст. 278 ТК РФ идет речь о представлении документов, необходимых для таможенных целей. Представление таких документов, которые необходимы для таможенных целей, является в соответствии со ст. 173, 174 ТК РФ обязанностью декларанта.

Правовой статус перевозчика, как это прямо вытекает из действующего таможенного законодательства, предполагает выполнение следующих обязательств:

— доставка товаров в таможню назначения без изменения их упаковки или состояния (кроме изменения вследствие естественного износа или убыли) и обеспечение сохранности перевозимых товаров;

— соблюдение установленных таможенным органом сроков доставки и маршрутов движения;

— представление товаров и вручение документов на них в таможню назначения, а по

требованию должностных лиц таможенных органов — фактическое предъявление товаров;

— не перевозить одновременно с товарами, находящимися под таможенным контролем, иные товары;

— ведение учета перевозок под таможенным контролем и предоставление таможенным органам соответствующей отчетности;

— неразглашение полученной от отправителя товаров информации, составляющей коммерческую, банковскую или иную охраняемую законом тайну;

— после доставки товаров без разрешения таможни назначения не оставлять их без присмотра, не изменять место стоянки, не выгружать и не перегружать товары, не вскрывать упаковку, не удалять средства таможенной идентификации.

Таможенный перевозчик несет ответственность за уплату таможенных платежей до момента фактической передачи товаров владельцу склада временного хранения в месте доставки либо фактической передачи лицу, обладающему полномочиями в отношении этих товаров, с разрешения таможенного органа назначения после доставки товаров в этот орган. Если таможенный перевозчик выдал товар без разрешения таможенного органа, утратил или недоставил перевозимый товар, на него возлагается обязанность уплатить таможенные платежи, которые бы подлежали уплате при таможенных режимах выпуска для свободного обращения или экспорта.

В соответствии со ст. 11 Конвенции о договоре международной перевозки грузов по дорогам (КДПГ), с учетом изменений, внесенных Протоколом от 5 июля 1978 года, "отправитель обязан до доставки груза присоединить к накладной или предоставить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить требуемые сведения для выполнения таможенных или иных формальностей. Проверка правильности и полноты этих документов не лежит на обязанности перевозчика". Таким образом, на международном уровне закреплено правило, в соответствии с которым за достоверность сведений, содержащихся в документах, необходимых для таможенного досмотра, отвечает не перевозчик, а собственник.

В 1983 году СССР присоединился к вышеуказанной Конвенции, которая вступила в силу с 01.08.1986 г. **Правила Конвенции остаются в силе и для РФ, так как Российская Федерация является правопреемницей СССР по международным договорам.**

В результате неправомερных действий таможенных органов ЗАО "Трансэк - К", являясь перевозчиком, предоставив соответствующие документы для таможенного контроля, а не для таможенных целей (это функции декларанта) и выполняя лишь фактическое перемещение груза, понесло моральный и значительный материальный ущерб.

Кроме того, можно привести следующие типичные примеры нарушения действующего таможенного законодательства при перемещении автоперевозчиками грузов через таможенную границу Российской Федерации.



Так, ООО "P.A.P. Trans" в марте 1999 года был подан по заявке экспедитора ООО "Транстревел" автопоезд В 710 ХУ/АА 2819 под погрузку лома металлов в г. Москве.

По договору между грузоотправителем и декларантом декларирование груза в таможенном органе было произведено таможенным брокером. После завершения досмотра и оформления документации таможенными органами автопоезд был опечатан таможенными пломбами и водитель отбыл в Германию. При пересечении границы в Калининградской области таможенными органами был произведен досмотр со вскрытием груза. При этом была обнаружена значительная пересортица отгруженного товара. Экспертиза таможенных пломб подтвердила, что пломбы не вскрывались. Однако таможенными органами были предъявлены претензии перевозчику с выставлением штрафных санкций в размере 200% от стоимости товара.

И по сегодняшний день ООО "P.A.P. Trans" через арбитражные суды вынуждено доказывать свою невиновность в то время, как лизинговый автопоезд продолжает удерживаться Калининградской таможней в качестве залога и предприятию наносится огромный ущерб.

В 1998 году ОАО "Волгоградгрупп" выполнялась перевозка из Франции груза, совершенно одинаково упакованного в 15 паллетах. По прибытии в Москву Оперативной таможней автопоезд был взят на досмотр. При вскрытии каждого поддона на 12 поддонах оказался указанный в декларации товар, на трех оставшихся поддонах вместо дорогостоящего указанного товара было обнаружено следующее: на одном поддоне оказался старый матрац, на втором — фляга с вином, на третьем — два муляжа камина и 10 штук керамической плитки, т.е. товар на трех вышеперечисленных поддонах не имел цены. Однако Московской Южной таможней на перевозчика был наложен штраф в размере стоимости всего товара, указанного в сопроводительных документах. И только после обжалования действий Московской Южной таможни в правовом отделе МТУ ГТК России постановление было отменено. Лизинговый автопоезд оказался в простое более 14 дней. Грузоперевозчик понес убытки.

Между грузоотправителями и международными автоперевозчиками постоянно возникают спорные ситуации при перевозке сыпучих грузов, так как при погрузке водители не имеют возможности проверить, когда и каким органом производилась тарировка весов, причем довольно часто взвешивание производится на малотоннажных весах. При доставке груза в Европу и взвешивании его там на электронных весах большой грузоподъемности колебания достигают четырехсот-пятисот килограммов. Грузоотправители объясняют это недопоставкой груза и вычитают разницу из стоимости фрахта.

При отправке груза с наличием специальных пломб международного грузоперевозчика эти спорные вопросы были бы полностью устранимы.

Помимо грузоперевозчиков несовершенство таможенной практики осуществления таможенного контроля за перевозимыми грузами наносит существенный ущерб и ведет к убыткам национальных страховых компаний по таким разделам, как "таможенные претензии", "недостача", "исчезновение груза по неизвестным причинам" и т.п. Уменьшение только этих видов убытков возможно за счет повышения ответственности владельца груза, экспедитора в процессе перевозки груза.

Одним из путей предотвращения вышеуказанных нарушений является предоставление перевозчикам возможности наложения своей пломбы дополнительно к таможенной пломбе с последующей фиксацией этой операции в п.16 книжки МДП. Внедрение в практику наложения своей пломбы дополнительно к таможенной пломбе заставит собственника груза (или лица, действующего по его доверенности) более ответственно относиться к процедуре таможенного оформления груза.

С точки зрения страховых компаний, работающих на российском рынке, около 15% страховых убытков относится к таким видам, как исчезновение груза, ограбление, кража. Безусловно, трудно дать оценку всем причинам, способствующим указанным правонарушениям, однако точно можно утверждать, что не подвергаются хищению малоценные товары.

Как правило, подвергаются ограблению автопоезда, перевозящие в основном дорогостоящую аппаратуру и материалы — аудиовидеотехнику, электронику, фармпрепараты и т.п. Следовательно, грабители владеют не только информацией о времени прохождения транспорта, но и, что самое главное, характере перевозимого груза.

Решение этой проблемы возможно, как показывает мировой опыт, за счет использования специальных номерных пакетов.

Очевидно, Минтрансу России и таможенным органам России следует изучить этот опыт и рационально его использовать в практической деятельности. В России были предприняты попытки применить подобную процедуру при международных автомобильных перевозках трех видов товаров (мебель, шоколад, аппаратура приемная для телевизионной связи), был издан приказ ГТК РФ № 441 от 30.06.1998г., но он практически не применялся.

При рассмотрении вопроса о возмещении убытков страховщикам или транспортным организациям определяющим фактором является установление обстоятельств, способствующих нарушению таможенных правил. Здесь особое значение имеет организация и проведение экспертиз по исследованию таможенной пломбы при установлении ее подлинности или факта вскрытия.

Проведение экспертизы возможно при наличии в качестве образцов сравнения пломб с оттисками пломбира, принадлежащих инспектору таможни, осуществляющему таможенный контроль. Поскольку по запросу потерпевшей сто-

роны ни один таможенный орган (особенно зарубежный) не предоставит свободные образцы пломб для сравнительного исследования, то перевозчику необходимо в рамках ст.294 ТК РФ по мотивированному заявлению в таможню назначения требовать заведения дела о нарушении таможенных правил. Для рассмотрения дела в рамках арбитражного процесса или гражданского судопроизводства могут быть проведены предварительные криминалистические исследования пломбировочных устройств по заданию грузоперевозчика, страховой компании. Как показывает практика, грузоперевозчик и страховые компании, как правило, не обращаются к возможностям криминалистических экспертиз.

Используемая таможенными органами Российской Федерации свинцовая пломба не обладает достаточной степенью защиты и надежностью от ее вскрытия и/или подмены.

Международному автоперевозчику — участнику внешнеэкономической деятельности для опломбирования грузов транспортных средств с целью дополнительной защиты целесообразно использовать современные, имеющие несколько степеней защиты, с индивидуальным номером пломбировочных устройств. Эти пломбировочные устройства должны быть хорошо известны как зарубежным, так и отечественным таможенным органам и получить признание в их надежности в экспертных подразделениях МВД РФ, ГТК РФ и международными производителями пломб.

В связи с введением мультимодальных перевозок на территории России актуальность наложения дополнительной пломбы последующим перевозчиком на транспортное средство и соответствующей им отметки в книжке МДП еще более возрастает. Это поможет четко разграничить ответственность перевозчиков за недостачу (излишки) или недостоверно указанные данные в сопроводительных документах на перевозимые товары.



БРУКС ЛМ

(095) 928-15-16, 928-09-75
http://www.brooxlm.com.ru

БОЛЕЕ 30 ВИДОВ СОВРЕМЕННЫХ ПЛОМБИРОВОЧНЫХ УСТРОЙСТВ

- Номерные индикаторные пломбы,
- Силовые запорно-пломбировочные устройства,
- Гарантийные защитные наклейки,
- Защитные пакеты для документов,
- Индикаторы факта неправильной транспортировки груза (удара, падения или переворота).



ИНКОТЕРМС-2000

Продолжение.
Начало в «МЭ» №3, №4'2000.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ТОЛКОВАНИЯ УСЛОВИЙ
ПОСТАВКИ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ**FOB****FREE ON BOARD****ФРАНКО БОРТ (... название порта отгрузки)**

Термин «Франко борт» означает, что продавец выполнил поставку, когда товар перешел через поручни судна в названном порту отгрузки. Это означает, что с этого момента все расходы и риски потери или повреждения товара должен нести покупатель. По условиям термина FOB на продавца возлагается обязанность по таможенной очистке товара для экспорта. Данный термин может применяться только при перевозке товара морским или внутренним водным транспортом. Если стороны не собираются поставить товар через поручни судна, следует применять термин FCA.

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

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

А.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Продавец обязан за свой счет и на свой риск получить любую экспортную лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это требуется¹, все таможенные формальности, необходимые для экспорта товара.

А.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Нет обязательств².

Б) Договор страхования

Нет обязательств².

А.4. Поставка

Продавец обязан погрузить товар на борт судна, указанного покупателем, в согласованную дату или в пределах оговоренного срока в названном порту отгрузки в соответствии с обычаями порта.

А.5. Переход рисков

Продавец обязан с учетом оговорки статьи Б.5. нести все риски потери или повреждения товара до момента перехода товара через поручни судна в названном порту отгрузки.

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

Покупатель обязан уплатить предусмотренную договором купли-продажи цену товара.

Б.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Покупатель обязан за свой счет и на свой риск получить любую импортную лицензию или другое официальное свидетельство, а также выполнить, если это требуется¹, все таможенные формальности, необходимые для импорта товара, а также при необходимости, для его транзитной перевозки через третьи страны.

Б.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Покупатель обязан за свой счет заключить договор перевозки товара от названного порта отгрузки.

Б) Договор страхования

Нет обязательств².

Б.4. Принятие поставки

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

Б.5. Переход рисков

Покупатель обязан нести все риски потери или повреждения товара:

- с момента перехода товара через поручни судна в указанном порту отгрузки;
- с согласованной даты или с истечения согласованного срока для поставки, которые возникают либо при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7., либо в случае, если назначенное им судно не смогло прибыть своевременно, или не было в состоянии принять товар вовремя или прекратило принятие груза до наступления установленного в соответствии со статьей Б.7. времени. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

А.6. Распределение расходов

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:

- нести все расходы, связанные с товаром, до момента перехода товара через поручни судна в названном порту отгрузки в соответствии со статьей А.4;
- оплатить, если это потребуется¹, все расходы, связанные с выполнением таможенных формальностей для экспорта, как и другие пошлины, налоги и прочие сборы, подлежащие оплате при экспорте товара.

А.7. Извещение покупателю

Продавец обязан известить покупателя достаточным образом о том, что товар поставлен в соответствии со статьей А.4.

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

Продавец обязан предоставить покупателю за свой счет в качестве доказательства поставки товара обычные транспортные документы в соответствии со статьей А.4.

В случае, если такое доказательство, упомянутое выше, не является транспортным документом, продавец обязан оказать покупателю по его просьбе, за его счет и на его риск всевозможное содействие в получении транспортного документа для заключения договора перевозки (например, оборотного коносамента, необоротной морской накладной, доказательства о перевозке внутренним водным транспортом или накладной смешанной перевозки).

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

А.9. Проверка — упаковка — маркировка

Продавец обязан нести расходы, связанные с проверкой товара (например, проверкой качества, размеров, веса, количества), необходимой для поставки товара в соответствии со статьей А.4. Продавец обязан за свой счет оплатить расходы, связанные с упаковкой, необходимой для перевозки товара (за исключением случаев, когда в данной отрасли торговли принято обычно отправлять обусловленный контрактом товар без упаковки). Последнее осуществляется в той мере, в какой обстоятельства, относящиеся к транспортировке (например, способы перевозки, место назначения), были известны продавцу до заключения договора купли-продажи. Упаковка должна быть маркирована надлежащим образом.

А.10. Другие обязанности

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

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

Б.6. Распределение расходов

Покупатель обязан:

- нести все расходы, связанные с товаром, с момента перехода товара через поручни судна в названном порту отгрузки;
- нести все дополнительные расходы, возникшие либо вследствие того, что указанное им судно не смогло прибыть своевременно, либо не было в состоянии принять товар вовремя, либо прекратило принятие груза до наступления установленной в соответствии со статьей Б.7. даты, или же вследствие невыполнения им обязанности дать надлежащее извещение в соответствии со статьей Б.7. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обозначен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора;
- оплатить, если это потребуется², все пошлины, налоги и другие сборы, а также расходы на выполнение таможенных формальностей, подлежащих оплате при импорте товара, и, в случае необходимости, для его транзитной перевозки через третьи страны.

Б.7. Извещение продавцу

Покупатель обязан известить продавца достаточным образом о названии судна, месте погрузки и времени отгрузки.

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

Покупатель обязан принять доказательства поставки в соответствии со статьей А.8.

Б.9. Осмотр товара

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

Б.10. Другие обязанности

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

(Продолжение в следующем номере)

ИНФОРМСИСТЕМА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ

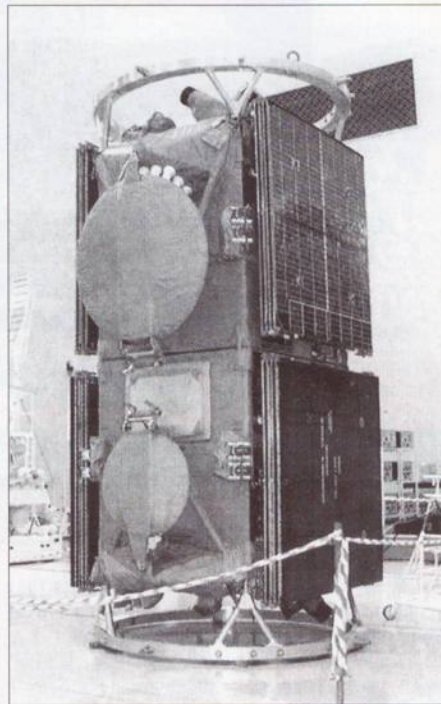
Объем инвестиций в создание информационно-телекоммуникационной системы транспортного комплекса России до 2005 года должен составить не менее \$50 млн., сообщил директор главного вычислительного центра Минтранса России Александр Семенов.

По его данным, Минтранс вместе с МПС РФ координирует действия с тем, чтобы создать современные информационные системы, обеспечивающие перевозки по международным транспортным коридорам и интеграцию транспорта России в европейскую и мировую транспортные системы. В настоящее время при поддержке Минтранса создается сеть логистических информационно-распределительных центров, размещенных в важнейших транспортных узлах.

Государственный таможенный комитет уже признает эти центры в качестве полноправного оператора корпоративной сети электронного обмена данными, которые используют участники внешнеэкономической деятельности.

Г-н А. Семенов также отметил, что на выставке «Транстек-2000» представлен фрагмент проекта одной из информационных систем, создаваемых МПС и Минтрансом России, — «Слежение за большегрузными контейнерами».

А. Семенов также сообщил, что Минтранс и Министерство по связи и информатизации начали работы над тем, чтобы при проектировании, производстве и ре-



Спутник связи «Ямал-100» на технической позиции

лизации средств телекоммуникаций учитывать необходимость обеспечения международных транспортных коридоров на территории России.

THE INFORMATION SYSTEM OF RUSSIA'S TRANSPORT COMPLEX

The volume of investments to create the information and technological system of Russia's transport complex should constitute not less than 50 mln USD up to 2005 according to Mr. Alexander Semyonov, the Director of the main computer center of the Ministry of Transportation.

According to his information the Ministry of Transportation together with the Ministry of Railroad Transportation are coordinating their activities to create modern information systems that provide for transportation along International transport corridors and Russia's transport integration to European and world transport systems. At the present moment the network of logistics and information dispatcher centers located in the major transport junctions is being created with the support of the Ministry of Transportation.

The State Customs Committee has already recognized these centers as a full right operator for the corporate network of electronic data base exchange used by the participants of foreign trade activity.

Mr. Semyonov has also pointed out that Transtek -2000 Exhibition presents a segment of the project of one of such information systems created by the MRRT and the Ministry of Transportation of Russia- the "monitoring" of large volume cargo containers.

Mr. Semyonov also informed that the Ministry of Transportation and the Ministry of Communication and Informatization had started the work to entire that the necessity to provide for international transport corridors via Russia's territory is considered in designing, production, and implementation of telecommunication devices.

АВТОМОБИЛИСТЫ РОССИИ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ НА 40% УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ

Автомобилисты России за 9 месяцев 2000 года перевезли свыше 9 млн. тонн российских внешнеторговых грузов, что почти на 40% больше, чем год назад. Такие данные предоставили в Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП).

Советник президента АСМАП Аркадий Куршин отметил, что в общем объеме перевозок внешнеторговых грузов импорт составил около 5 млн. тонн и свыше 4 млн. тонн — экспорт.

А. Куршин обратил внимание на то, что доля российских автомобилистов в общем объеме доставленных автотранспортом российских внешнеторговых грузов за 9 месяцев составила более 50%, тогда как в прошлом году этот показатель не превышал 34%.

Этот рост генсекретарь АСМАП объясняет тем, что благодаря принятому в последнее время Правительством РФ ряду правовых актов по защите экономических интересов российских перевозчиков отечественные автомобилисты смогли получить в лизинг современные импортные тяжелые грузовики, и, тем самым, выросла их конкурентоспособность на европейском рынке транспортных услуг.

ОБЪЕМ ПРОДАЖ АВИАКОМПАНИИ «ВОЛГА- ДНЕПР» ЗА I ПОЛУГОДИЕ ВЫРОС НА 67%

Объем продаж ульяновской авиакомпании «Волга-Днепр» за первое полугодие 2000 года вырос на 67% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Об этом было объявлено на брифинге руководства «Волга-Днепр», посвященном 10-летию авиакомпании.

Авиакомпания «Волга-Днепр» ожидает, что общий объем перевозок, осуществленных по всему миру самолетами Ан-124-100 «Руслан», к концу 2000 г. достигнет \$200 млн., в то время как в 1999 г. этот показатель составил \$104 млн.

Руководство ульяновской авиакомпании считает, что к 2004 году этот показатель должен будет подняться до \$225 млн. По итогам 6 месяцев 2000 г. самолеты «Волга-Днепр» налетали 4 тыс. 255 часов, что превышает показатели первой половины 1999 г. почти на 1 тыс. 400 часов.

«Волга-Днепр» является крупнейшим оператором самолетов «Руслан». Доля авиакомпании на мировом рынке перевозок этими большегрузными самолетами составляет 58,2%.

ЗАО «Волга-Днепр» создано в 1990 году в Ульяновске. В числе акционеров ульяновский авиазавод «Авиастар», администрация Ульяновской области, холдинговая компания «Каскол», украинские АНТК. им. Антонова, ОАО «Мотор-Сич», КБ «Прогресс», киевский авиазавод «Авиант».

УПРАВЛЯТЬ ЛЕСАМИ РОССИИ БУДЕТ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЛЕСНАЯ СЛУЖБА В СОСТАВЕ МИНПРИРОДЫ

Управлять лесами России будет Государственная лесная служба (Гослесслужба) в составе Министерства природных ресурсов.

Новой структуре передаются функции упраздненной Федеральной службы лесного хозяйства (Рослесхоз). Возглавит ее первый заместитель министра природных ресурсов **Юрий Кукуев**, ранее работавший заместителем руководителя Рослесхоза.

Ю. Кукуев сообщил, что соответствующие решения приняты Правительством РФ.

По словам первого замминистра, в состав Гослесслужбы передаются все структуры бывшего Рослесхоза по использованию, воспроизводству и защите лесов.

При этом, подчеркнул Ю. Кукуев, «в полном объеме сохраняется кадровый состав и техническое обеспечение лесхозов и лесничеств в регионах». В то же время, отметил он, «возрастут объемы финансирования работ по защите лесов от пожаров и вредителей, восстановлению лесных богатств страны».

В частности, в проекте федерального бюджета 2001 года предусмотрено выделить на эти цели 2,6 млрд. рублей, что на 800 млн. рублей больше, чем в этом году.

В 2000 году, отметил также Ю. Кукуев, в Ленинградской области, Красноярском и Хабаровском краях начнется реализация пилотных проектов по повышению эффективности управления лесами, на что Всемирный банк выделил \$60 млн.

Кроме того, сообщил замминистра, на днях американское агентство по международному развитию USAID приняло решение о выделении в 2000 году \$20 млн. на проведение работ по улучшению экологической обстановки в таежных зонах российского Дальнего Востока.

Как сообщалось ранее, площадь лесов РФ в настоящее время составляет 1,1 млрд. га. Россия располагает свыше 20% мировых запасов древесины.



В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ОСВАИВАЮТ ЛЕСНЫЕ РЕСУРСЫ ВМЕСТЕ С ЗАРУБЕЖНЫМИ КОМПАНИЯМИ

В Хабаровском крае (Дальний Восток) успешно развивается международное сотрудничество в освоении лесных ресурсов.

Как сообщили в управлении лесами края, уже в течение 5 лет лесоразработки в Ванинском районе ведет американская фирма «Форест Тарма». При этом зарубежная компания инвестировала более \$50 млн. в строительство морского причала, создание современной производственной лесозаготовительной базы, а также строительство подъездных дорог. Кроме того, американцы безвозмездно выделили управлению лесами \$250 тыс. на возведение в Горском лесхозе тепличного комплекса по выращиванию саженцев ценных пород деревьев. В настоящее время выращенные в тепличном комплексе саженцы американские лесоразработчики высаживают на вырубленных ими участках леса. Также «Форест Тарма» безвозмездно финансирует защиту леса от пожаров и вредителей. В нынешнем году фирма планирует заготовить 400 тыс. куб. метров древесины, а в ближайшие год-два ее производственные показатели достигнут 1 млн. куб. метров ежегодно. При этом в целом по краю заготавливается 5 млн. куб. метров древесины в год.

Также в управлении лесами края сообщили, что в условиях такого же взаимовыгодного партнерства в течение 2 лет ведет лесоразработки малайзийская компания «Римбунан Хиджау групп». Ее инвестиции в лесную отрасль составили более \$30 млн. Кроме того, более \$250 тыс. зарубежная фирма выделила на лесовосстановление и лесозащиту. В настоящее время малайзийцы заготавливают 250 тыс. куб. метров древесины в год. При этом в ближайшие годы они планируют увеличить этот показатель до 950 тыс. куб. метров.

Тем временем в управлении лесами

подчеркнули, что уже проведены переговоры о создании совместных предприятий по освоению лесных ресурсов с лесозаготовителями КНР и КНДР, итоги которых одобрены Правительством РФ. Однако, отметили в управлении, договоры с представителями этих стран будут заключаться только на конкурсной основе. При этом они обязательно будут предусматривать глубокую переработку древесины на территории края с привлечением российских рабочих и финансирование программ защиты и восстановления леса.



ЛПК РОССИИ УВЕЛИЧИЛ ПРОИЗВОДСТВО ЦЕЛЛЮЛОЗЫ, БУМАГИ И КАРТОНА

Предприятия лесопромышленного комплекса России за 8 месяцев 2000 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года почти на 20% увеличили объемы производства лесобумажной продукции.

Как сообщили в лесном департаменте Минпромнауки РФ, предприятия целлюлозно-бумажной промышленности за 8 месяцев текущего года реализовали на внутреннем и мировом рынках 1,32 млн. тонн целлюлозы, что на 23% превышает результат восьми месяцев прошлого года. Бумаги произведено 2,2 млн. тонн (рост 15%), в том числе 1,12 млн. тонн газетной. Выпуск картона составил 1,23 млн. тонн (26%).

По данным департамента, леспромыслов России за 8 месяцев 2000 года заготовили свыше 60 млн. куб. метров деловой древесины, что на 12% превышает показатель того же периода прошлого года. Выпуск пиломатериалов составил 12 млн. куб. метров (рост 11,5%), клееной фанеры изготовлено более 1 млн. куб. метров (17%).

По оценке экспертов лесного департамента, свыше 60% произведенной лесобумажной продукции предприятия отрасли поставили на экспорт. Доходы лесозаготовителей, по предварительным данным, превысили \$2,2 млрд.

В департаменте Минпромнауки отметили, что рост объемов производства в ЛПК России в текущем году в 2 с лишним раза превышает экономические результаты других отраслей экономики.

РОСТ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ МОЖЕТ ПРЕКРАТИТЬСЯ К ЛЕТУ 2001 ГОДА

Рост промышленного производства в России за восемь месяцев этого года составил 8%, однако при сохранении существующей тенденции экономический рост в РФ может прекратиться к лету 2001 года.

Такие данные привел советник Президента РФ по экономическим вопросам Андрей Илларионов на пресс-конференции.

По его словам, рост ВВП за первое полугодие достиг 7,5%, денежные доходы населения в реальном выражении увеличились на 8,9%, реальная заработная плата — на 24%, реальные пенсии — более чем на 25%.

А. Илларионов отметил, что это наилучшие показатели экономического роста за последние 30 лет. «Нечто подобное мы наблюдали в СССР в середине 60-х годов», — сказал он. Как отметил А. Илларионов, в настоящее время наблюдаются положительные изменения качества жизни, в частности, снижается показатель младенческой смертности.

По словам А. Илларионова, наблюдается «небывалый уровень социальной стабильности». За май-июль текущего года не было ни одной забастовки, а в августе была только одна забастовка.

Вместе с тем советник президента подчеркнул, что «между высоким уровнем цен на нефть на мировом рынке и экономи-

ческим ростом есть обратная связь, об этом свидетельствуют примеры многих стран, и сейчас мы наблюдаем аналогичную тенденцию в России».

«Если для текущего бюджета высокие цены являются положительным фактором, то в долгосрочной перспективе они негативно влияют на экономику в целом», — добавил он.

«То, что мы сейчас наблюдаем, можно назвать головокружением от успехов, которое скоро может закончиться», — сказал А. Илларионов.

По прогнозам экономиста, экономический рост в РФ может прекратиться к лету будущего года, если сохранится тенденция к его замедлению, которая наблюдается в последние месяцы. Динамика ВВП позволяет говорить о том, что снижение темпов роста составляет 1,5-2 процентных пункта ежеквартально.

В качестве доказательства А. Илларионов привел данные о том, что в первом квартале 2000 года рост ВВП составил 8,4% по сравнению с аналогичным периодом 1999 года, во втором квартале нынешнего года этот показатель снизился до 6-7%, в третьем квартале, по предварительным прогнозам, рост ВВП составит 5%.

«Если эта тенденция сохранится, не исключено, что в первом полугодии следующего года темпы экономического роста могут существенно снизиться, и к лету рост прекратится», — сказал он.

По мнению экономического советника президента, главным фактором сохранения экономического роста в РФ должна стать либерализация экономики. «К сожалению, в последнее время в этой области практически ничего не было сделано, более того, некоторые действия были в противоположном направлении», — сказал он, добавив, что «эти действия экономически неэффективны и противоречат заявлениям Президента РФ об отказе от государственного вмешательства в экономику».



КАСЬЯНОВ И ЛИ ХАН ДОН ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Премьер-министр РФ Михаил Касьянов и премьер-министр Республики Корея Ли Хан Дон обсудили проект строительства российско-корейского промышленно-индустриального комплекса «Находка» и сотрудничество в области освоения Ковыктинского газоконденсатного месторождения.

Как сообщил об этом на встрече с российскими предпринимателями Ли Хан Дон, в России и Республике Корея имеется большой потенциал в области сотрудничества в сфере энергетики, транспорта и связи. Ли Хан Дон подчеркнул, что необходимо расширять это со-

трудничество. Кроме того, в числе перспективных сфер сотрудничества он выделил информационные технологии и биотехнологии.

По мнению корейского премьера, основной объем сотрудничества должен осуществляться между двумя странами в сфере частного капитала, а роль правительства должна сводиться «к устранению факторов, препятствующих сотрудничеству и созданию новых условий для развития взаимовыгодных отношений».

Как отметил в своем выступлении президент Российского союза промышленни-

ков и предпринимателей Аркадий Вольский, объем инвестиций в рамках освоения Ковыктинского газоконденсатного месторождения с транспортировкой газа в Республику Корея предполагает объем инвестиций в районе \$8-10 млрд. Другой проект — создание российско-корейского промышленно-индустриального комплекса на территории свободной экономической зоны «Находка» — предполагает инвестиции в размере до \$800 млн.

Кроме этого, рассматриваются проекты совместной разработки месторождений угля в Якутии и Бурятии.

РОССИЯ НАМЕРЕНА РАСШИРИТЬ ГЕОГРАФИЮ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСОВ В ИЗРАИЛЬ

Россия намерена расширить географию чартерных рейсов самолетов российских авиакомпаний в Израиль.

Как сообщил руководитель пресс-службы Минтранса РФ Александр Филимонов, в Москве прошли переговоры руководителей ведомств гражданской авиации России и Израиля, в ходе которых были обсуждены вопросы расширения сотрудничества двух стран в сфере гражданской авиации.

В частности, по данным пресс-службы Минтранса, предполагается определить новые маршруты чартерных рейсов самолетов российских авиакомпаний в Израиль.

ТЕКСТИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ В 2000 ГОДУ НА 34% УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА

Текстильная промышленность России в 2000 году выпустит 2,23 млрд. кв. метров тканей, что на 34,4% больше, чем в 1999 году. Таков прогноз департамента легкой и текстильной промышленности Минпромнауки РФ.

Руководитель департамента Василий Петренко сообщил, что за 9 месяцев текущего года рост объемов производства «произошел по всем видам текстильных изделий».

В частности, тканей изготовлено 1,7 млрд. кв. метров, что на 48% больше, чем в январе-сентябре прошлого года. В том числе производство хлопчатобумажных тканей составило 1,315 млрд. кв. метров (рост 56%), шерстяных — 39 млн. кв. метров (16,8%), шелковых — 133,6 млн. кв. метров (22,6%), льносодержащих тканей — 79,5 млн. кв. метров (28,8%).

В. Петренко считает, что рост объемов производства в текстильной промышленности России в первую очередь объясняется «ростом спроса на отечественные изделия и общим улучшением экономической ситуации в стране».

«Российский рынок все еще во многом зависит от импорта текстильных изделий, хотя поставки из-за рубежа за 9 месяцев 2000 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года сократились на 3,6%», — сказал руководитель департамента. В то же время импорт шерстяных тканей вырос на 38,6%.

Тяжелой называет В. Петренко ситуацию с производством льна в России. Льносеющие регионы обеспечивают сырьем отечественную текстильную промышленность «лишь на 30%».

По прогнозам департамента, в 2000 году предприятия текстильной промышленности России изготовят 1,76 млрд. кв. метров хлопчатобумажных тканей (рост 39,4%), шерстяных — 53,4 млн. кв. метров (13%), шелковых — 178 млн. кв. метров (20,6%), льносодержащих — 110 млн. кв. метров (21,8%).

МПС РФ СОГЛАСНО РЕСТРУКТУРИРОВАТЬ ДОЛГИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ МОЛДАВИИ

МПС России готово провести реструктуризацию задолженности государственной компании «Железные дороги Молдавии» перед МПС в сумме 34 млн. швейцарских франков. Об этом заявил первый заместитель министра путей сообщения России Александр Целько премьер-министру Молдавии Думитру Брагишу в Москве.

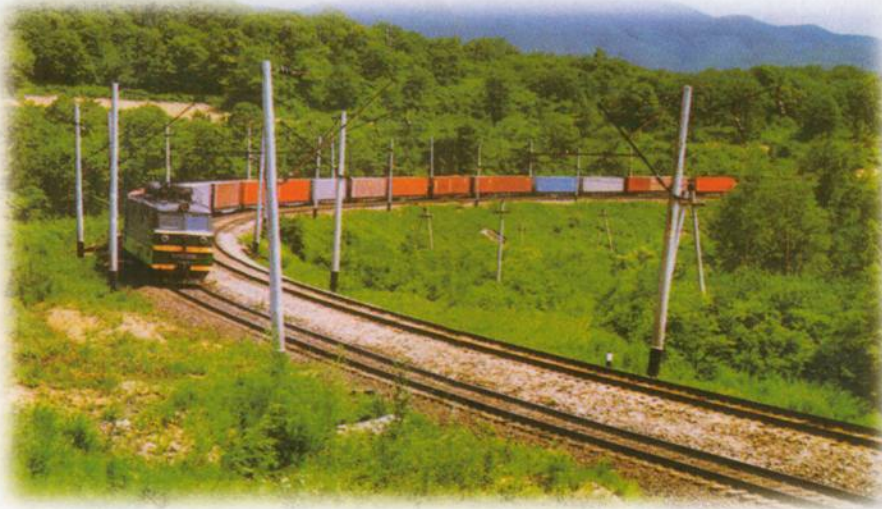
В ходе встречи стороны договорились о том, что молдавские железные дороги начнут в полном объеме погашать текущие платежи живыми деньгами. Что же касается старых долгов, то МПС России и министерство транспорта Молдавии в ближайшие дни создадут рабочую комиссию, которая разработает, по словам А. Целько, «компромиссный график погаше-

ния задолженности».

А. Целько сообщил, что МПС России отменило ранее принятые санкции против молдавских железных дорог, и теперь грузовые и пассажирские перевозки из России на Балканы через территорию Молдавии возобновлены в полном объеме.

А. Целько пояснил, что МПС в последнее время провело переговоры с руководителями железных дорог ряда стран СНГ, в частности Азербайджана, Узбекистана, Таджикистана, по вопросам погашения задолженности этих стран перед Россией.

Эти вопросы, уточнил А. Целько, будут основными на очередном заседании совета железнодорожных ведомств стран СНГ и Балтии.



RUSSIAN FEDERATION RAILROAD TRANSPORTATION MINISTRY IS READY TO RESTRUCTURE MOLDOVA'S RAILROADS DEBT

RF Railroad Transportation Ministry (RTM) is ready to restructure the debt to RTM of the state company "Moldavia Railroads" in the amount of 34 mln Swiss Franks, as Mr. Alexander Tselko, the First Deputy Minister of Railroad Transportation of Russia, stated to Mr. Dumitr Bragish, Prime Minister of Moldavia, in Moscow.

In the course of their meeting the parties agreed the Moldavian railroads would start to conduct current actual money payments in full volume. As far as the old debts RTM of Russia together with the Ministry of Transport of Moldavia will create a working commission as Mr. A. Tselko said it would work out "a compromise schedule of debt repayments".

Mr. A. Tselko informed, RTM of Russia cancelled previous sanctions against Moldavian railroads and now cargo and passenger transportation from Russia to Balkans via Moldavia were renewed in full volume.

Mr. A. Tselko explained, that during the RTM had recently had talks with the management of railroads in a number of CIS countries, in particular Azerbaijan, Uzbekistan, Tajikistan on the issue of their debt repayments to Russia.

Those matters, as Mr. Tselko clarified will be of priority at the coming sitting of the council of railroad agencies of the CIS and Baltic countries.

ВСЕ О МОРСКИХ ПОРТАХ РОССИИ

В 2000 году выйдет справочник
«Морские порты России»/«Sea ports of Russia».

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

ЦЕЛЬ – предоставить деловую информацию по каждому порту страны.

В справочнике будет собрана необходимая информация по:

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

Справочник будет иллюстрирован картами, схемами портов.

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

Сборник «Морские порты России» издается книгой формата В5, в твердом переплете, с золотым тиснением названия, бумага – мел., глянец, печать полноцветная, тираж – 5000 экземпляров.

Издание предназначено для грузоотправителей и грузополучателей, экспедиторов и агентов, судовладельцев и судоводителей, для всех, кто в той или иной степени задействован в морском бизнесе не только в России, но и в странах ближнего и дальнего зарубежья.

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

Выход книги намечен на март 2001 года.



КОНЦЕРН «СТРАЖ» – ЛИДЕР ПО ПОСТАВКАМ

СЕРТИФИКАТЫ МВД РФ

РЕКОМЕНДОВАНО МПС РФ

МЫ НА СТРАЖЕ

СПРУТ-УНИВЕРСАЛ ДЛЯ ЗАПИРАНИЯ:

КРЫТЫХ ВАГОНОВ,
АВТОМОБИЛЕВОЗОВ,
ХОПЕР-ЗЕРНОВОЗОВ,
КОНТЕЙНЕРОВ,
АВТОФУРГОНОВ,
ЦИСТЕРН,
СКЛАДОВ.

ЗАКРУТКА ДЛЯ ЗАЩИТЫ:

ОТ ПРОНИКНОВЕНИЯ
ПОСТОРОННИХ ЛИЦ
В ПОРОЖНИЕ КРЫТЫЕ ВАГОНЫ,
С ЦЕЛЬЮ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ
ПРОЕЗДА В НИХ И НАНЕСЕНИЯ
УЩЕРБА ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ.

СКАТ ДЛЯ ЗАПИРАНИЯ:

АВТОФУРГОНОВ,
ЦИСТЕРН,
СКЛАДСКИХ ПОМЕЩЕНИЙ
С ДИАМЕТРОМ ОТВЕРСТИЙ
В УЗЛАХ ЗАПИРАНИЯ ОТ 2,5 ММ.

ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ, АВТОМОБИЛЬНЫХ, АВИАЦИОННЫХ, МОРСКИХ

КАТАЛОГ
БЕСПЛАТНО

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ

Internet: www.strazh.ru

E-mail: strazh@cityline.ru

КОНЦЕРН «СТРАЖ» – ЛИДЕР ПО ПОСТАВКАМ

В РОССИИ, СТРАНАХ СНГ, БАЛТИИ, ДАЛЬНЕМ ЗАРУБЕЖЬЕ

ЗАПОРНО-ПЛОМБИРОВОЧНЫХ УСТРОЙСТВ

СЕРТИФИКАТ ПРОИЗВОДСТВА ISO 9001

ВАШЕГО ГРУЗА

КЛЕЩ-60СЦ ДЛЯ ЗАПИРАНИЯ:

КОНТЕЙНЕРОВ, АВТОФУРГОНОВ,
СКЛАДОВ, ХРАНИЛИЩ
С ДИАМЕТРОМ ОТВЕРСТИЙ
В УЗЛАХ ЗАПИРАНИЯ ОТ 8 ММ.

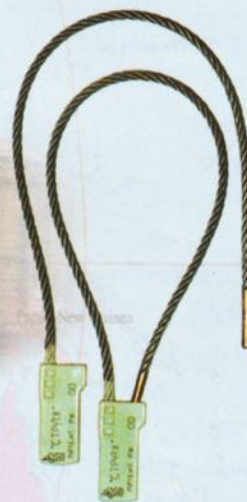


ВАС ПРИЯТНО УДИВИТ
СПЕЦИАЛЬНАЯ ЦЕНА!



СПРУТ М4 ДЛЯ ЗАПИРАНИЯ:

ДВЕРНЫХ ЗАКИДОК
АВТОФУРГОНОВ.
ОБЛАДАЕТ ЗАЩИТНЫМИ
ХАРАКТЕРИСТИКАМИ,
ВЫДЕРЖИВАЕТ НАГРУЗКИ
ДО 1800 КГ.



СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЛЯ ПК 910
ПО ИЗГОТОВЛЕНИЮ ПЛОМБ С ЛОГОТИПОМ ЗАКАЗЧИКА:
КОП-ВО ОТ 1 ШТУКИ, СРОК ИЗГОТОВЛЕНИЯ ОТ 1 ДНЯ.



КОНТРОЛЬНЫЕ ПЛОМБЫ ПК-91, ПК-91м, ПК-95, ПК-95м, ПК-910

ДЛЯ ОПЛОМБИРОВАНИЯ:

ИНКАССАТОРСКИХ СУМОК И МЕШКОВ,
ТАМОЖЕННЫХ ЗАТВОРОВ,
КАССОВЫХ АППАРАТОВ,
КРЫШЕК И ЗАТВОРОВ
ТЕХНИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ,
КОНТЕЙНЕРОВ БОРТОВОГО ПИТАНИЯ,
СЛУЖЕБНЫХ ПОМЕЩЕНИЙ.



ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ И ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ

Тел.: (095) 372-3081, 765-7777

Факс: (095) 376-1285, 760-8754

СДЕЛАНО
В РОССИИ

ЗАПОРНО-ПЛОМБИРОВОЧНЫХ УСТРОЙСТВ

ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ, АВТОМОБИЛЬНЫХ, АВИАЦИОННЫХ, МОРСКИХ
В РОССИИ, СТРАНАХ СНГ, БАЛТИИ, ДАЛЬНЕМ ЗАРУБЕЖЬЕ

ВРЕМЯ ПОДУМАТЬ

о встрече Нового года!

ОБЪЕДИНЕННАЯ РЕДАКЦИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ИЗДАНИЙ

(газеты "Морские вести России", журналов
"Международный экспедитор", "Морские
порты России"
и "Транспортное дело России")

ПОДГОТОВИТ И ИЗДАСТ ДЛЯ ВАС К НОВОМУ, 2001 ГОДУ:

- поздравительные открытки;
- карманные, настенные и настольные календари;
- ежедневники;
- планнинги;
- настольные блоки для записей (кубарики);
- авторучки, зажигалки, брелоки и др.

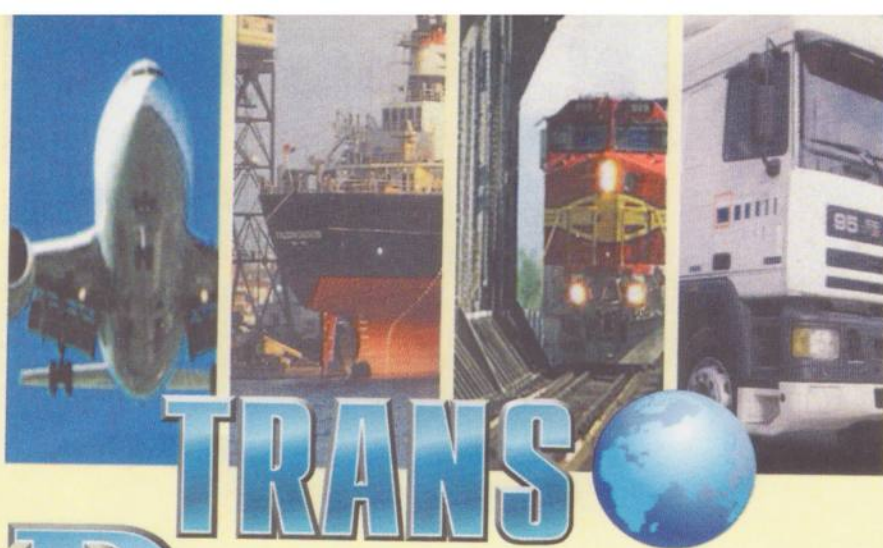
Все – с логотипом
Вашей компании!

*Встречайте новое тысячелетие
с набором фирменной печатной
и сувенирной продукции!*

По всем вопросам
обращайтесь
в рекламную службу
к Вере Никитиной

Т/ф: (095) 927-86-68; 921-30-04. Москва, ул. Петровка, 3/6, офис 453





TRANS RUSSIA 2001

6-я Московская международная
выставка и конференция
«Транспорт и логистика»
Весна 2001

6th Moscow International
Transport & Logistics
Exhibition & Conference
Spring 2001

Организаторы:
Organized by:



При поддержке:
Supported by:



Министерства транспорта РФ
Министерства путей сообщения РФ
Министерства экономики РФ
Ministry of Transport of the RF
Ministry of Railways of the RF
Ministry of Economy of the RF

Тел.: +7 (095) 935 7350
Факс: +7 (095) 935 7351
E-mail: trans@la.ru

Тел.: +44 (0) 20 7596 5000
Факс: +44 (0) 20 7596 5111
E-mail: transport@ite-exhibitions.com



www.ite-exhibitions.com/trans
www.la.ru

ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

Издание Союза российских судовладельцев.
Стоимость подписки на 2001 год:
Россия* — 330 руб., страны СНГ — \$50, зарубежные — \$190.
Тираж — 10000 экз.
Контактный телефон Союза российских судовладельцев: (095) 241-56-75.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 32565, для СНГ — 33107,
годовой для России — 33227.



ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ"

Издание Ассоциации морских портов.
Стоимость подписки на 2001 год:
Россия* — 420 руб., страны СНГ — \$80, зарубежные — \$210.
Тираж — 5000 экз.
Контактный телефон Ассоциации:
(812) 259-95-23.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47766, для СНГ — 47966,
годовой для России — 79194.



ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

Издание Российской Ассоциации международных экспедиторов.
Стоимость подписки на 2001 год:
Россия* — 350 руб., страны СНГ — \$75, зарубежные — \$185.
Тираж — 5000 экземпляров.
Контактный телефон Ассоциации:
(095) 430-85-06.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47767, для СНГ — 47967,
годовой для России — 79196.



ЖУРНАЛ "ТРАНСПОРТНЫЙ БИЗНЕС РОССИИ"

Издание транспортных ведомств и союзов России.
Стоимость подписки на 2001 год:
Россия* — 180 руб., страны СНГ — \$70, зарубежные — \$180.
Тираж — 5000 экз.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2001 г.:
для России — 47964, для СНГ — 47965,
годовой для России — 79197.



* Для России цена указана на I полугодие 2001 года.