

МЕЖДУНАРОДНЫЙ



ЭКСПЕДИТОР

INTERNATIONAL FORWARDER



«...Перед российскими экспедиторами стоит задача создания качественно нового транспортного сервиса, основанного на применении современных транспортно-распределительных логистических технологий, контейнеризации и информатизации транспортного процесса...»



№ 6, 2001 (24)



УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Заканчивается 2001 год, первый год третьего тысячелетия. Нашей стране он принес стабилизацию и сохранение тенденций экономического роста.

Предстоит еще многое сделать для того, чтобы эти тенденции стали необратимыми. Но я убежден, что начало нового века станет для России периодом возрождения ее производства и торговли, полноправного вхождения в мировое экономическое сообщество.

Решение этих задач невозможно без опережающего развития транспорта и самого динамичного его сектора – транспортной экспедиции. Экспедиторы обеспечивают интеграцию транспортного комплекса и наилучшее использование преимуществ каждого вида транспорта в интересах производства и торговли. В условиях глобализации мировой экономики они способствуют повышению конкурентоспособности российских транспортных и промышленных предприятий на внутренних и международных рынках.

Перед российскими экспедиторами стоит задача создания качественно нового транспортного сервиса, основанного на применении современных транспортно-распределительных логистических технологий, контейнеризации и информатизации транспортного процесса.

Показатели работы российских экспедиторов, рост их квалификации и уровня профессиональной организованности внушают оптимизм. Есть все основания полагать, что в ближайшем будущем транспортно-экспедиторская деятельность получит дальнейшее развитие и что российские экспедиторы внесут значительный вклад в повышение эффективности единой транспортной системы России.

Сердечно поздравляю Вас с Новым, 2002 годом, желаю Вам и Вашим семьям счастья и благополучия.

*Министр транспорта
Российской Федерации*

Сергей ФРАНК

ДЕСЯТЬ СЛАВНЫХ ДЕЛ МИНТРАНСА РОССИИ

Ежегодно Минтранс России подводит итог своей деятельности, который выражается в перечне наиболее крупных и значимых мероприятий, реализованных министерством.

В 2001 году были введены в строй наиболее крупные объекты транспортной инфраструктуры:

1. В порту Санкт-Петербурга введен в действие комплекс по перевалке удобрений.
2. В порту Усть-Луга введена в действие первая очередь угольного терминала мощностью 1 млн. тонн в год.
3. В порту Приморск введена в действие первая очередь нефтеналивного терминала мощностью 12 млн. тонн в год.
4. За 11 месяцев 2001 года построено и реконструировано более 3,5 тыс. км автомобильных дорог по всей России. К наиболее крупным объектам можно отнести кольцевую дорогу в Санкт-Петербурге и автомагистраль Чита-Хабаровск.
5. Введен в строй один из ключевых объектов автомагистрали Чита-Хабаровск – мост через реку Бурей в Амурской области.
6. Восстановлено полномасштабное судоходство на Оке.
7. С августа 2001 года на Балтийском море начала действовать паромная переправа, соединяющая Санкт-Петербург и Калининград с портами Германии. В настоящее время она обслуживает автомобильные перевозки, в перспективе намечается ее использование также железнодорожным транспортом.
8. Началась транспортировка нефти, добываемой прикаспийскими государствами, Каспийским трубопроводным консорциумом (КТК).
9. Под постоянным контролем Министерства транспорта Российской Федерации находились вопросы обеспечения доставки грузов в районы Крайнего Севера. В 2001 году без задержек были доставлены все предъявленные к перевозкам грузы. За 11 месяцев морским и речным транспортом было доставлено более 18 млн. тонн грузов, что превышает показатели 2000 года на 6%.
10. Речной флот полностью справился с задачами, поставленными Правительством Российской Федерации, по транспортному обеспечению восстановительных работ в г.Ленске. В соответствии с графиком были доставлены материалы и конструкции для строительства жилья, полностью обеспечены потребности в горюче-смазочных материалах, выполнены задания по переброске строительной и другой техники.



Журнал основан в 1998 году

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
INTERNATIONAL FORWARDER

INFORMATION-ANALYTIC MAGAZINE



ИЗДАТЕЛЬ:

Ассоциация экспедиторов Российской Федерации
103045, г. Москва, Просвирин пер., д. 6
Тел.(многоканальный): (095) 737-75-13
Факс: (095) 737-75-14. E-mail: far@aerf.ru

PUBLISHER:

Association of Freight Forwarders of Russian Federation

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

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

СОВЕТ РЕДАКЦИИ:

Вячеслав ВИНОГРАДОВ,
генеральный директор АО
"Совмортранс";
Омари ШАРАДЗЕ,
генеральный директор ООО
"Концерн Союзвнештранс";
Анатолий ТЯН,
генеральный директор
АО "Совтрансавто";
Валентин БАЛАЛАЕВ,
директор АЭР;
Татьяна ПОЛЯНОВА,
директор Центра повышения
квалификации АЭР

EDITORIAL COUNCIL:

Vyacheslav VINOGRADOV,
General Director of a Joint Stock
Company "Sovmortrans"
Omary SHARADZE,
General Director of LTD
"Concern Soyuzvneshttrans"
Anatoly Tian,
General Director of LTD
"Sovtransavto"
Valentin BALALAEV,
Director of the FAR
Tatyana POLYANOVA,
Director of the Personnel Upgrading
Center of the FAR

В НОМЕРЕ:

АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РФ ИНФОРМИРУЕТ	2
ДИПЛОМ ФИАТА ОТ ЦПК АЭР	3
<i>Лариса БАРАНОВА,</i> генеральный директор фирмы "РейлСервис" ОРИЕНТИРУЕМСЯ НА ЗАПРОСЫ КЛИЕНТА	5
<i>Алексей ЧЕРНЫШЕВ,</i> начальник отдела страхования ответственности неморских перевозчиков ОСАО "Ингосстрах" СТРАХОВАНИЕ ИНТЕРЕСОВ ОПЕРАТОРОВ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В XXI ВЕКЕ	7
<i>Василий ЖИНКИН,</i> вице-президент Ассоциации экспедиторов РФ КОММЕРЧЕСКОЕ ОСВОЕНИЕ ТОРГОВОГО ПУТИ "СЕВЕР-ЮГ"	9
НОВОРОССИЙСКАЯ ТАМОЖНЯ ПОДВОДИТ ИТОГИ	14
ИКАО РЕКОМЕНДУЕТ	22
<i>Александр НЕВОДИН,</i> начальник департамента международного сотрудничества АО "Совмортранс" <i>Владимир ГОЛОВ,</i> генеральный директор фирмы "Транснаутик Аэро" ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА СРОЧНО НУЖДАЕТСЯ В ЛЬГОТАХ	26
ПЕРЕЧЕНЬ ТЕРМИНОВ, ПРИНЯТЫХ В РАМКАХ ВТО	33
ИНКОТЕРМС – 2000	39
<i>Андрей КИРЕЕВ,</i> ПОРТ ВЛАДИВОСТОК ВЕРЕН ТРАДИЦИЯМ	46

Адрес редакции: 103999, Москва,
ул. Петровка, д. 3/6. Тел./факс (095)
927-86-68, 921-30-04, 927-89-39.
E-mail: morvesti@cityline.ru
www.rtcom.spb.ru/morvesti
Общий тираж — 7200. Журнал
выходит один раз в два месяца.

Цена свободная. Приложение к газете "Морские вести России".
Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.
При перепечатке ссылка на журнал "Международный
экспедитор" обязательна.

Отпечатано в ГУП "ИПК "Московская правда"
Тираж 1200. 101990, Москва, Потловский пер., д. 3. Зак. № 46.

Editorial Office Address: 103999,
Moscow, 3/6, Petrovka St.; Tel/Fax: (095)
927-86-68, 921-30-04, 927-89-39.
E-mail: morvesti@cityline.ru
www.rtcom.spb.ru/morvesti
Total circulation — 7200 copies.
Is edited once in two months.

Набрано и сверстано в РИЦ редакции
газеты "Морские вести России"
Верстка: А. Антошкин, Т. Юрьевич

СОИЗДАТЕЛИ:

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



№6, 2001 г.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР

СПИСОК ОРГАНИЗАЦИЙ, ПОЛУЧИВШИХ ПРАВО ВЫПИСЫВАТЬ ДОКУМЕНТЫ ФИАТА (дата заключенного соглашения, количество документов)

№	№ свид.	Организация	FCR	FBL	FCT	FWR	Возд. накл.	SDT	FFI	SIC	FWB
1.	2	Совмортранс	09.02.98/1000	09.02.98/1000	09.02.98	09.02.98					
2.	4	Союзвнештранс	02.03.98/1000	02.03.98/1000	02.03.98/1000						
3.	12	Шерметьево-Карго	16.07.98/1000	16.07.98/1000	16.07.98/1000	16.07.98	16.07.98	16.07.98	16.07.98		
4.	21	Владивостоквнештранс	23.02.99/70	23.02.99/120	23.02.99	23.02.99		23.02.99	23.02.99/60		
5.	25	Петербург-Внештранс	18.12.2000/100	04.05.94/500							
6.	27	Беломортранс	21.02.2000/500	29.03.2000/3000							
7.	32	Бис-Транс	11.03.94/1000								
8.	33	Техвнештранс	26.06.98/1000								
9.	37	МСТ Петербург	15.09.97/2000	05.02.97/1000							
10.	42	Дело	07.06.99/200								
11.	44	МСТ Шиплинг Сервис	06.10.97/1000	16.05.94/3000							
12.	49	Сахалинвнештранс		14.05.97/1000							
13.	57	Нобилис Форвард		31.10.94/500							
14.	61	Армадилло		08.11.95/500							
15.	62	АКА Транс		04.12.96/3000							
16.	75	Модуль		17.10.95/3000							
17.	97	Росатранс		24.01.97/1000							
18.	102	Балтийский эскорт		24.07.97/500							
19.	103	Аппарель-Групп		20.04.2000/120							
20.	106	СВТ Интернационале		23.07.96/2600							
21.	69	Диалог Фрахт Интернешнл	28.11.2000/100	28.11.2000/200	28.11.2000/100	28.11.2000/100	28.11.2000	28.11.2000	28.11.2000/100	28.11.2000	28.11.2000
22.	108	Морцентр-ТЭК	05.02.2001/2000	05.02.2001/2000	05.02.2001/100	05.02.2001/200		05.02.2001	05.02.2001/500	05.02.2001/100	05.02.2001
23.	116	Лакор		14.05.97/1000							
24.	122	Марикам	1000	1000	1000			1000			
25.	127	Волга-Вастер		21.11.97							
26.	129	Союзхимтранс	23.04.99/700	23.04.99/1800	600	50					
27.	142	Евросиб	14.05.99/1000	25.01.00/100							
28.	143	Балтийская экспедиторская компания		30.06.98 1000							
29.	152	Интек		02.11.98/1000							
30.	156	Финтранс	29.01.99/300	29.01.99/200	29.01.99/100	29.01.99/100					
31.	160	Росинтранс	100								
32.	162	ТЭКО Маритайм	26.06.2000/100	26.06.2000/500	26.06.2000/100						
33.	165	Форинтранс		01.11.99/1000							
34.	167	НМТП (Новороссийск)	01.06.2000/500	01.06.2000/100	01.06.2000/100	01.06.2000/100		01.06.2000/100	01.06.2000	01.06.2000	01.06.2000
35.	185	Новоторик	03.11.2000/200								
36.	188	Мивитранс		14.09.2000/300							
37.	193	Рейл Сервис	28.03.2001/100	26.01.2001/500							
38.	197	Новохимтранс	10.10.2001/50								
39.	198	Энергия-ТЭК	23.10.2000	23.10.2000/500	23.10.2000	23.10.2000					
40.	200	Ленинтертранс		11.10.2000/700							
41.	204	3 Транс М		14.06.2001/500							
42.	205	Персеполис		07.06.2001/100							
43.	208	Транспорт и услуги	16.06.2001/150	16.06.2001/150	16.06.2001/150	16.06.2001/150		16.06.2001/150			22.08.2001
44.	223	Астрос	04.07.2001/100	04.07.2001/200				22.08.2001			
45.	230	Фарко	02.07.2001/100								
46.	237	Черномортранссервис									
47.	240	НТД-Сервис	26.07.2001								

АЭР ИНФОРМИРУЕТ:

В связи с грубейшими нарушениями правил и порядка применения экспедиторской расписки ФИАТА (FCR) отдельными экспедиторами, в т.ч. и на территории Российской Федерации, Президентский совет Международной федерации экспедиторских ассоциаций принял решение о повсеместном (во всех странах без исключения) запрете использования этого документа.

Ассоциация экспедиторов Российской Федерации публикует список российских экспедиторов, которым предоставлено право выдачи своим клиентам документов ФИАТА.

Эти сведения будут особенно полезны грузоотправителям и банкам. При решении использовать документы ФИАТА в своей практике, во избежание контактов с недобросовестными экспедиторами АЭР рекомендует всем организациям обращаться в дирекцию ассоциации:

**тел.: (095) 737-75-13,
факс: (095) 737-75-14**



ДИПЛОМ ФИАТА от Центра повышения квалификации АЭР



В декабре в Центре повышения квалификации Ассоциации экспедиторов Российской Федерации впервые состоялась церемония вручения дипломов ФИАТА, подтверждающих уровень профессиональной подготовки экспедиторов. Значимость данного события нельзя переоценить, т.к. почетное право выдавать дипломы этой международной организации, полученное ЦПК АЭР, подтверждает высокий уровень системы обучения Центра, соответствующий международному стандарту в этой сфере.

Первыми удостоились дипломов ФИАТА представители следующих экспедиторских фирм Российской Федерации:

ЗАО «Морцентр-ТЭК», г. Москва

Александр Давыденко, генеральный директор

Александр Шиманский, 1-й зам. генерального директора

ЗАО «ЛУКОЙЛ-Черноморье», г. Новороссийск

Юрий Волгин, зам. директора

Гиви Парцвани, зам. директора

Андрей Сафонов, зам. директора

Михаил Горшин, помощник директора

Владимир Филатов, старший диспетчер

ООО «СК «САННА», г. Москва

Александр Гуцалов, генеральный директор

ООО «Фирма «Рейл Сервис», г. Москва

Андрей Колбасников, коммерческий директор

Елена Грибова, руководитель группы

Лариса Кузнецова, руководитель группы

Лариса Сафонова, руководитель группы

ООО «Сток-Транс-Сервис», г. Москва

Владимир Дорохов, исп. директор

ООО «Милитцер и Мюнх», г. Новороссийск

Александр Дерюгин, директор

ЗАО «Лабис», г. Владивосток

Сергей Стяжкин, руководитель филиала

в п. Посыет

ЗАО «Диалог Фрахте Интернейшнл», г. Москва

Павел Жаров, начальник отдела

Перед дипломантами выступил вице-президент Ассоциации экспедиторов Российской Федерации **Василий Жинкин**. Он подчеркнул важность роли экспедитора в транспортном процессе, как представителя грузовладельца. Несмотря на то, что экспедиторская отрасль сегодня только приобретает свой правовой статус, в частности готовится к выходу закон о транспортном экспедировании, экспедированием в СССР занимались давно. Тогда это делалось монополично объединением отраслевого масштаба, что было нормальным для того времени. Сегодня в этой сфере отчетливо видна конкуренция как на внутреннем, так и на международном рынке перевозок. Это подчеркивает значение международного экспедитора, владеющего знаниями не только основ специальности, но и международных норм и конвенций.

Директор ЦПК АЭР **Татьяна Полянова** поздравила выпускников с этим незаурядным событием в их жизни, пожелала им не останавливаться на полученных знаниях, совершенствоваться в теории и оттачивать свое мастерство на практике.



ПРИГЛАШАЕМ НА СЕМИНАР

Центр повышения квалификации Ассоциации экспедиторов России в период с 4 по 15 февраля 2002 года проводит семинар по теме «Международный экспедитор». По окончании семинара слушателям выдается свидетельство Центра повышения квалификации, а также проводится тестирование с правом рекомендации на получение дипломов ФИАТА о соответствии требованиям международного стандарта к профессии экспедитора.

Приглашаются сотрудники фирм-экспедиторов и экспортеров.

Подробную информацию можно получить по телефону:
(095) 430-84-94, факс (095) 430-84-13



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



Фирма «РейлСервис» предлагает Вам широкий спектр услуг:

■ Экспедирование грузов по территории СНГ и других стран по железной дороге, морем и в смешанном сообщении;

■ Перевозка грузов в контейнерах;

■ Организация перевозок грузов через паромные переправы;

■ Терминальная обработка грузов на пограничных переходах с предоставлением информации об их прохождении;

■ Согласование с МПС условий и тарифов на специализированные перевозки, в том числе негабаритов, опасных грузов и др.;

■ Согласование с МПС условий, спецусловий и льготных тарифов на перевозки;

■ Содействие в выделении экспортного и транзитного планов, согласование изменения Плана формирования поездов;

■ Слежение за грузом и оперативное устранение задержек;

■ Страхование;

■ Таможенное оформление транзитных грузов.

ОРИЕНТИРУЕМСЯ НА ЗАПРОСЫ КЛИЕНТА

Наступил новый, 2002 год.....

Думаю, каждый руководитель компании, особенно в первые дни нового года, задумывается о том, как будет развиваться его предприятие, готовит стратегию действий на рынке в наступающем году, определяет приоритеты и размышляет о том, как консолидировать усилия большого коллектива на выполнение стоящих перед фирмой задач.

Проблемы, существующие на рынке экспедиторских услуг в настоящее время, известны — это работа в условиях, когда в стране происходит масштабная реформа всей железнодорожной отрасли, и Министерство путей сообщения, возглавляющее этот процесс, призвано сохранить сеть железных дорог в работоспособном состоянии и в то же время провести в жизнь ряд значительных изменений. Безусловно, экспедиторские фирмы, занимающиеся организацией перевозок грузов по железной дороге, должны учитывать этот фактор и постоянно взаимодействовать с различными структурами МПС, обеспечивая соответствие бизнес-процессов на фирме всем этим преобразованиям и новым требованиям.

Другой проблемой в работе экспедитора является отсутствие надлежащей законодательной базы — закон об экспедировании все еще находится в стадии обсуждения и роль экспедитора на рынке до сих пор не определена.

В своих выступлениях на конференциях и в прессе я уже говорила о том, что сегодня клиент предъявляет требования, выполнение которых требует высокой квалификации и опыта, хорошей организации работы внутри фирмы, знания рынка, налаженных партнерских связей в различных регионах России, странах СНГ и третьих странах, сотрудничества с экспедиторскими фирмами России и других стран. Клиента интересует и финансовое положение экспедитора, поскольку работа ведется в основном по предоплате, и наличие гарантий стабильной работы на рынке. Клиент заинтересован в том, чтобы у экспедитора была надежная репутация, что отчасти обеспечивается членством в АЭР (Ассоциация экспедиторов Российской Федерации) и ФИАТА (Международная федерация экспедиторских ассоциаций), но не гарантирует ее, так как важно не только быть членом той или иной ассоциации, но и стабильно и качественно работать, подтверждая свой высокий профессионализм и ориентированность на клиента.

Грузоотправитель хочет сегодня получить не только железнодорожный тариф, но и доставку грузов «до двери», терминальную обработку в порту, обеспечить перевозку негабаритов, получить услуги по слежению и страхованию, а также услышать доброжелательный и вежливый ответ по телефону и получить квалифицированную консультацию по всему комплексу интересующих его вопросов.

В связи с этим понятно, что мы не разделяем мнение о том, что экспедитор — лишнее звено между перевозчиком и клиентом.

Предполагаю, что от меня ожидают конкретной информации о том, сколько грузов мы перевезли в 2001 году. Я отвечаю: по предварительным оценкам (точные цифры итогов можно будет подводить только к концу января 2002 года) мы вышли на уровень прошлого года по объему перевезенных грузов — это около 6 млн. тонн с некоторым превышением количества контейнеров — 22 тыс. шт. против 20 тыс. в 2000 году. Но главное свое достижение мы видим в том, что большинство клиентов работают с нами длительное время, а часть клиентов, которые приняли решение воспользоваться услугами других экспедиторов, вернулись к нам еще до конца 2001 года.

Главное в нашей работе — это ориентация на то, что на сегодняшний день нужно клиенту. Мы считаем, что это оперативный расчет ставок, использование совершенного программного обеспечения, выбор оптимальных условий перевозки, расширение спектра предоставляемых услуг, обеспечение всех своих финансовых обязательств и высокое качество обслуживания, а также достоверная информация.

Эти же идеи были заложены и в информационное наполнение сайта фирмы «РейлСервис», который не только информирует о наших услугах и рассказывает о фирме, но и предоставляет большой объем справочной информации, документов, наполнен различными ссылками на сайты аналогичной тематики. С гордостью за своих сотрудников могу сказать, что сайт компании — это любимый ребенок на фирме и создан он нами самостоятельно без привлечения внешних консультантов и специалистов. Используя электронную заявку, расположенную на сайте, клиент может направить свой запрос в отдел развития бизнеса нашей фирмы и получить ответ в течение суток, а в ряде случаев — в течение часа.

Хотелось бы особо сказать о сотрудниках фирмы — наверное, это одна из основных удач руководителя, когда за годы работы вокруг тебя собирается коллектив единомышленников и надежных людей. Это не значит, что все на фирме проходит гладко, тихо и без проблем, наша фирма — живой организм, который находится в развитии, и мы намерены развиваться и дальше.



**Лариса Баранова,
генеральный директор Фирмы
"РейлСервис"**

Важным условием этого мы считаем повышение уровня квалификации наших сотрудников. За 2001 год в Учебном центре Ассоциации экспедиторов Российской Федерации прошли обучение 16 человек, четверо из которых получили в декабре 2001 года дипломы ФИАТА.

В 2002 году, в феврале, нашей компании исполняется 5 лет — это и много и мало. Много — потому что пройден большой путь от становления до сегодняшнего дня, когда по объему перевозок по железной дороге мы входим в первую пятерку российских фирм-экспедиторов. Мало — потому что мир бизнеса в целом и особенности российского рынка порождают тревогу за будущее фирмы и ее поступательное развитие. Тем не менее, мы избрали своим лозунгом на ближайшие годы:

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

Хотела бы воспользоваться предоставленной возможностью и довести до сведения читателей «Международного экспедитора», наших партнеров и клиентов, что в связи с тем, что наша фирма вплотную подошла к своему первому юбилею и давно уже работает на рынке как самостоятельная компания, нами было принято решение о введении с 1 января 2002 года нового логотипа фирмы «РейлСервис». И это тоже наша самостоятельная разработка. Сохраняя красный цвет как символ жизни, мы изменили форму — теперь это шар со стремительно летящим поездом, а еще — это шлем бога торговли Меркурия. Остальное дорисует воображение каждого.

Итак, шар — символ сотрудничества, достижения договоренности и компромисса. Мы — за сотрудничество и честную конкуренцию. Верю, что несмотря на все сегодняшние проблемы в экспедиторском бизнесе в России, ответственность, надежность, желание и возможность обеспечить качественное обслуживание наших клиентов, которые присущи многим отечественным экспедиторам, приведут к тому, что они займут достойное место в российском бизнесе нынешнего века.

В заключение хотела бы поздравить наших клиентов, наших коллег-экспедиторов, сотрудников МПС РФ и администраций железных дорог СНГ, а также всех наших партнеров с Новым годом и пожелать успехов в бизнесе, здоровья и процветания!

Миллион добрых пожеланий!

**ИНГОССТРАХ
ПОЗДРАВЛЯЕТ
КЛИЕНТОВ,
ПАРТНЕРОВ, ДРУЗЕЙ
С НОВЫМ ГОДОМ**

Тел.: 095/ 234 3614
234 3617
www.ingos.ru
Лиц. № 3565Д МФ РФ



ЗОЛОТАЯ НАГРАДА
КОНКУРСА
БРЭНД ГОДА/EFIE 2001

ИНГОССТРАХ
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.



Мы выражаем глубокое уважение организациям, осуществляющим перевозки по Транссибирской магистрали, и хотим познакомить вас с услугами Ингосстраха в области страхования ответственности предприятий транспортной инфраструктуры в связи с транспортировкой грузов.

Ингосстрах успешно развивает эту сферу услуг уже более десяти лет, и в настоящее время мы являемся крупнейшей российской компанией, предлагающей национальным и иностранным перевозчикам и экспедиторам полный комплекс недорогих и качественных страховых услуг.

Полисы Ингосстраха признаны во многих странах.

Свыше 15 тысяч перевозчиков России, стран СНГ и Балтии, 46 таможенных перевозчиков, 353 перевозчика опасных грузов и 69 международных экспедиторов уже приобрели наши полисы по страхованию ответственности в связи с перевозкой грузов. В этой сфере страхования 10 лет назад мы имели только одного клиента.



Алексей ЧЕРНЫШЕВ,
начальник отдела
страхования
ответственности
неморских
перевозчиков
ОСАО
«Ингосстрах»

СТРАХОВАНИЕ ИНТЕРЕСОВ ОПЕРАТОРОВ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В XXI ВЕКЕ

В 2000 году поступили в продажу наши новые страховые продукты, специально предназначенные для защиты интересов операторов мультимодальных (смешанных) перевозок, в том числе для железнодорожных перевозчиков и экспедиторов.

По желанию можно приобрести отдельно или в комплексе страхование:

- ответственности железнодорожного перевозчика /экспедитора за груз;
- ответственности оператора мультимодальных (смешанных) перевозок за груз;
- ответственности за вред, причиненный перевозимым грузом жизни, здоровью или имуществу третьих лиц, а также окружающей природной среде;
- ответственности за вред, причиненный третьим лицам при эксплуатации подвижного железнодорожного состава;
- ответственности оператора транспортного терминала;
- гражданской ответственности участников перевозки опасных грузов;
- собственного или арендованного подвижного состава или контейнеров.

Основные риски, которые можно застраховать отдельно или в комплексе:

1. Ответственность за гибель, повреждение или утрату груза по любой причине.
2. Ответственность за гибель и повреждение имущества других лиц, в том числе судов, вагонов, других транспортных средств, гидротехнических сооружений, арендованного оборудования, зданий, сооружений, земельных владений и т.п.
3. Ответственность за аварии, причиненные по вине морских лоцманов и операторов БСУДС.
4. Ответственность за нанесение вреда жизни и здоровью людей.
5. Ответственность за демерредж и перешвартовку.
6. Ответственность за нанесение вреда окружающей природной среде.
7. Ответственность за финансовые убытки (просрочка в доставке груза; выдача груза в нарушение указаний о задержке выдачи; неправильная засылка груза; провозные платежи, таможенные сборы и пошлины).
8. Подвижной железнодорожный состав (локомотивы, вагоны, платформы, цистерны любой комплектации и назначения).
9. Собственные, арендованные или взятые в оперативное управление контейнеры любого типа и назначения.

Условия страхования, предлагаемые клиентам, весьма разнообразны. Клиенты, предпочитающие страховать сразу много различных рисков, могут приобрести “единые” страховые полисы. Практическая выгода страхования по “единому” полису заключается и в удобном для клиента объединении многих рисков в одном полисе, и в существенном **снижении цены страхования** за счет оптовой покупки страховых услуг. И наоборот, клиенты, предпочитающие для начала покупать мало или страховать риски в разных страховых компаниях, смогут оценить многообразие наших условий, предлагаемых по “свободным”, “сезонным”, “порейсовым”, “открытым” и “комплексным” полисам.

Страховые суммы по страхованию ответственности устанавливаются в пределах \$2,5 млн., а по страхованию подвижного состава и контейнеров - в пределах действительной стоимости оборудования. Мы рекомендуем нашим клиентам страховать на оптимальные размеры страховых сумм, удовлетворяющие требованиям партнеров, грузовладельцев, местных и федеральных законов и распоряжений, а также по приемлемым ценам. И что еще немало важно, удовлетворит свою потребность в страховых услугах в Ингосстрахе сможет любой перевозчик и экспедитор, независимо от объемов операций или правового статуса. И единый оператор транзитных контейнерных грузов, и небольшой перевозчик или стивидор, имеющие всего одно транспортное средство или погрузочный механизм, могут рассчитывать в Ингосстрахе на страховую защиту.

Страхование железнодорожного подвижного состава и контейнеров - гарантия финансовой состоятельности их владельцев, особенно при реализации кредитных и лизинговых схем приобретения и использования подвижного состава. Однако в классическом виде это страхование пока весьма слабо развито в России. Ингосстрах последовательно совершенствует свои услуги в этой области, предлагая железнодорожникам условия страхования, соответствующие требованиям времени. Пакет страховых обширен и дополнен сопутствующими рисками, но познакомиться с ним можно, к сожалению, пока только в московском офисе Ингосстраха. В пакете предложений есть

варианты, как застраховать подвижной состав, контейнеры, ответственность за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, а также ответственность за причинение ущерба окружающей природной среде. Теперь вы можете застраховать все возможные риски железнодорожного перевозчика по “единому” полису.

Страховая премия - это тот вопрос, который первым волнует наших клиентов. Это и понятно, ведь рачительный хозяин всегда скрупулезно считает свои издержки, к которым относится и страхование. Отрадно в этой связи отметить, что страховые издержки в размере до трех процентов теперь можно будет относить на себестоимость продукции (услуг). При определении размеров страховых премий мы используем различные методики и подходы, разработанные только по собственной технологии. Используем оригинальные массовые интерактивные методики, не имеющие никаких аналогов в других странах. Стоимость минимального набора **стандартных** страховых услуг обойдется клиенту в сумму, эквивалентную \$10, а максимального - эквивалентную \$100 тысячам. Дорогостоящие и спецпроекты страхуются по отдельным ставкам. Страхование в Ингосстрахе не дешевое, но вполне доступное многим из-за широты предлагаемых страховых условий. Например, при страховании подвижного состава и контейнеров базовые ставки премии определяются на основании балансовой стоимости техники, дифференцированы по группам, зависят от времени использования, количества застрахованных единиц, срока эксплуатации, региона обращения и т.п.

Сервисная система - это новое слово в страховании рисков ответственности участников транспортного комплекса. При полной реализации этого проекта Ингосстраха наши клиенты за **небольшую** дополнительную плату будут избавлены от большинства проблем чисто российского характера. В сервисное обслуживание войдут вопросы, связанные с: таможней; юридическими издержками; осмотрами поврежденных грузов; охранными и ветеринарными проблемами; топливным, ремонтным и информационным сервисом.

В Ингосстрахе в настоящее время разрабатываются условия страхования, предназначенные обеспечить защиту интересов эксплуатантов железнодорожных путей и поездов. Мы подготовили специальные предложения для защиты интересов отправителей грузов из зарубежных стран, российских перевозчиков и экспедиторов, осуществляющих свою деятельность на Транссибирской магистрали. Суть их состоит в методике применения схем **перестрахования и сострахования** рисков со страховыми компаниями стран Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии, в которых зарождаются транзитные и внешнеторговые грузы, перевозящиеся по Транссибу. В этом случае грузовладелец будет иметь возможность как контролировать прохождение груза на всем протяжении маршрута, так и быть уверенным в финансовых гарантиях возмещения ущерба.

Анализируя наш многолетний опыт, к сожалению, мы вынуждены констатировать, что несмотря на все меры, предпринимаемые перевозчиками, экспедиторами и грузовладельцами, риск утраты, повреждения или гибели груза по любой причине **все равно достаточно высок** и может наступить на любом из этапов **перевозки** (авто, ж/д, река-море), **обработки** (стивидорные операции, консолидация, переупаковка, кратковременное хранение и т.п.) и **хранения** (долговременного). Помимо грузов вред наносится и принадлежащему вам имуществу - зданиям, сооружениям, транспортным средствам и механизмам, различным видам технологического и прочего оборудования, территории. *Думаем, что и в XXI веке ситуация с потерями грузов при транспортировке заметно не улучшится и может быть скорее ухудшится в связи с постоянным расширением географии перевозок грузов на фоне возрастающего количества техногенных катастроф и природных катаклизмов.* Страхование как один из эффективных финансовых рычагов успешного развития экономики любой страны **сможет** минимизировать потери при транспортировках грузов на территории Российской Федерации. Призываем вас и ваших деловых партнеров приобретать полисы страхования ответственности и имущества и тем самым перекладывать свои проблемы и головные боли на плечи страховщиков. В любом случае расходы на страхование не идут ни в какое сравнение с размерами возможных убытков.



Василий ЖИНКИН,
вице-президент Ассоциации
экспедиторов Российской Федерации

В период с 15 по 17 ноября 2001 г. в г. Астрахани проведено заседание «круглого стола» на тему «Развитие перевозок грузов по международному транспортному коридору (МТК) – торговому пути «Север-Юг».

Заседание организовано Ассоциацией экспедиторов Российской Федерации (АЭР) с участием Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) при содействии администрации Астраханской области, Астраханской торгово-промышленной палаты и морской администрации порта Астрахань (МАП). В работе «круглого стола» приняли участие руководящие работники Министерства транспорта Российской Федерации, органов исполнительной и законодательной власти Астраханской области, портов Астрахань и Махачкала, представители экспедиторских, стивидорных, судовладельческих компаний, Астраханского водно-транспортного узла (АВТУ), а также деловых кругов (грузовладельцев и товаропроизводителей) Москвы, Ростовской, Астраханской, Волгоградской областей, Краснодарского, Ставропольского краев, Республики Дагестан и г. Новосибирска.

С приветствием к участникам заседания «круглого стола» выступил глава администрации Астраханской области А.П. Гужвин.

С докладами на совещании выступили:

– «О формировании международного транспортного коридора «Север-Юг» В. Парфенов, заместитель руководителя Департамента международных связей Минтранса России;

– «О транспортных инфраструктурах прикаспийских государств в рамках международного транспортного коридора (торгового пути) «Север-Юг» В. Жинкин, вице-президент АЭР;

– «О совершенствовании инфраструктуры Астраханского транспортного узла» В. Пащенко, начальник морской администрации порта Астрахань;

– «О совершенствовании инфраструктуры международного порта Махачкала» В. Максимов, главный инженер международного порта Махачкала;

– «О профессиональной подготовке экспедиторов» Т. Полянова, директор Центра повышения квалификации АЭР.

Ведение «круглого стола» было поручено С. Терскову, заместителю главы администрации Астраханской области.

В ходе состоявшейся дискуссии по докладом обсуждался широкий спектр проблем реализации международного соглашения о МТК «Север-Юг».

КОММЕРЧЕСКОЕ ОСВОЕНИЕ ТОРГОВОГО ПУТИ «СЕВЕР-ЮГ»

Соглашение было подписано 12-13 сентября 2000 г. в С.-Петербурге правительствами (в лице транспортных администраций) России, Ирана и Индии и открыто для других заинтересованных государств. Оно ратифицировано индийской (апрель 2001 г.), иранской (октябрь 2001 г.) сторонами. В настоящее время завершается процесс ратификации соглашения российской стороной. После этого, полагаем, в первом квартале 2002 года в России состоится встреча министров транспорта стран – участниц соглашения с целью объявления о вступлении его в силу.

Ираном, страной-депозитарием, получены запросы и обращения от 17 стран, проявивших интерес к МТК «Север-Юг», а именно – Катар, Бахрейн, Кувейт, Ирак, Пакистан, Шри-Ланка, Оман, Республика Корея, Малайзия, Сингапур, Таиланд, Литва, Белоруссия, Латвия, Финляндия, Казахстан и Армения. Из них Казахстан и Армения прислали официальные ноты по дипломатическим каналам о своем желании присоединиться к соглашению. В ходе встречи министров предполагается рассмотреть и утвердить Устав координационного совета международного транспортного коридора «Север-Юг».

Проект устава был разработан специалистами Индии, Ирана и России на уровне руководителей департаментов министерств транспорта на совещании, состоявшемся в г. Тегеране в конце июля 2001 г.

По самым осторожным оценкам уже в настоящее время к перевозкам по коридору «Север-Юг» может быть привлечено не менее 12 млн. тонн генеральных, массовых и грузов в контейнерах с учетом российского экспорта и импорта. Успех в решении этой непростой задачи зависит от способности экспедиторов и возможностей инфраструктур транзитных стран Ирана, России, а также Азербайджана, Казахстана и Туркмении привлечь, организовать и осуществить указанные перевозки. В связи с этим участники заседания «круглого стола» были ознакомлены с транспортными инфраструктурами коридора «Север-Юг».

Одной из особенностей географического положения Каспия является прохождение по нему наикратчайших путей на Север, Юг, Восток и Запад.

Географическое положение Ирана и России также удобно для перевозок транзитных грузов.

С сообщениями о пропускных возможностях и проблемах Астраханского транспортного узла выступили: Мельников А. В., председатель региональной астраханской ассоциации перевозчиков и экспедиторов, Кавлакас К. Н., член Совета АЭР, генеральный директор ЗАО «ЛУКОЙЛ-Черноморье» и все записавшиеся и желающие выступить участники «круглого стола».

До распада Советского Союза с Ираном сложилась довольно развитая транспортная инфраструктура, включающая:

– пограничные железнодорожные станции Джульфа Советская – Джульфа Иранская, на которых ежедневно обрабатывалось до 350 вагонов в сутки, или 3,0-3,5 млн. тонн генеральных и массовых грузов в год;

– автомобильный переход Астара Советская – Астара Иранская пропускной способностью 80 автопоездов в сутки, или до 700 тыс. тонн продовольственных и других генеральных грузов в год;

– морские порты севера Ирана: Энзели – 4 причала общей длиной 520 метров пропускной способностью 0,8-1 млн. тонн; Ноушехр – 2 причала в восточном районе порта, 350 метров, 300-350 тыс. тонн массовых и генеральных грузов. Наливной причал в западном районе порта с трубопроводом на нефтебазу в г. Чаллузе (протяженность 14 км), способную принимать до 1 млн. тонн светлых нефтепродуктов;

– автомобильный переход Гаудан – Беджагеран в 50 км по шоссе к югу от Ашхабада пропускной способностью до 100 тыс. тонн металла из СССР и сухофруктов из Ирана.

В 1983 году объем торговли между СССР и Ираном достиг наивысшего уровня. Через упомянутые северные сухопутные пункты и каспийские порты Ирана было перевезено 5 млн. тонн различных коммерческих грузов, что составляло 24,5% внешнеторгового грузооборота Ирана (без нефти). В число этих грузов входило 1,3

млн. тонн грузов двусторонней торговли и 3,7 млн. тонн транзитных грузов из стран Европы, Японии, Гонконга, Сингапура, Южной Кореи. Пропускная способность сухопутных пограничных переходов и морских портов Энзели и Ноушехр составляла тогда 5,2-5,8 млн. тонн.

С конца 1992 г., после распада СССР, Россия лишилась трех сухопутных переходов: железнодорожного «Джульфа», автомобильных «Астара» и «Гаудан».

Из-за военного конфликта между Азербайджаном и Арменией практически прекратились железнодорожные перевозки грузов через Джульфу. В связи с этим, а также с принятой Ираном программой развития транзитных операций из Индии, Пакистана, Шри-Ланки, Объединенных Арабских Эмиратов в Россию, страны СНГ и Европу Иран настойчиво развивает морской, автомобильный, железнодорожный и трубопроводный виды транспорта, южные и северные морские порты, завершил строительство железной дороги Мешед — Серакс на границе с Туркменией и выходом на жд. станцию Теджен.

В Астаре иранской стороной создана свободная зона для приграничной торговли и завоза импортных грузов. Улучшена автомобильная дорога с твердым покрытием на Энзели 150 км на восток вдоль побережья Каспия. В 2000 г. грузооборот товаров через Астарту превысил 1 млн. тонн.

В Энзели за последние годы расширена территория порта, завершено строительство 3 новых причалов, 2 трубопровода для перекачки в Решт сырой нефти и нефтепродуктов. Созданы свободная экономическая и специальные зоны. В декабре 2001 г. введены еще 3 новых причала, позволивших увеличить пропускную способность порта до 3,5-4,0 млн. тонн сухогрузов в год.

В 2000 году грузооборот порта составил 2,15 млн. тонн.

В Ноушехре за последние годы введены (восстановлены) причалы в западном районе порта, увеличив общую длину действующих причалов до 700 м, введен причал 9 м для приема судов типа «ро-ро», контейнерный терминал, введены (построены) три новых склада, общая площадь складов порта превысила 30 000 кв. м. Пропускная способность порта возросла до 1,5-2,0 млн. тонн сухогрузов. Продолжается расширение территории порта. Грузооборот в 2000 году составил 1,2 млн. тонн сухогрузов.

Портовый комплекс Хазар (Амир Абад) (в 230 км по шоссе на восток от Ноушехра вдоль побережья Каспия, специальная экономическая зона учреждена в 1997 году согласно правилам Высшего совета свободных зон, площадь зоны 60 га находится под ответственностью Р.С.О.) соединен железной дорогой с портами Шахида Раджаи, Бендер-Аббас, Имама Хомейни через железную дорогу Тегеран-

Горган: до Тегерана — 300 км, до Сари — 51 км.). Пропускная способность первой и второй очереди 5 млн. тонн наливных и генеральных грузов и 10 млн. тонн по окончании строительства. В настоящее время приняты в эксплуатацию два первых причала и причал для приема судов типа «ро-ро». На причалы выведены три ветки железнодорожных путей. Во временных помещениях размещены: администрация порта, таможня, пограничные службы. Заканчивается строительство крытого склада площадью 6600 кв. м. Порт в июле 2001 г. принял первые три судна: 2 — с металлоломом и одно — с тя-



желовесным оборудованием и контейнерами для тепловой электростанции Нэка. Возможно направлять в порт для Ирана грузы открытого хранения и зерно.

По железной дороге через Серакс поступают для стран Средней Азии строительные материалы, бытовая техника, товары ширпотреба. В обратном направлении — хлопок в Европу через порт Бендер-Аббас, металлы, зерно. Общий поток грузов через железнодорожный переход Серакс постепенно увеличивается и уже достигает около 1 млн. тонн в год.

Порты Баку и Туркменбаши (бывший Красноводск) осуществляют переотправку грузов по южному участку коридора «Восток-Запад» (шелковый путь). Их инфраструктура пока еще не расширялась. Казахский порт Актау реконструирован, в реконструкцию уже вложено более \$74 млн. Он является одним из крупнейших портов Каспия, его пропускные возможности после завершения реконструкции позволят организовать перевозку до 8 млн. тонн нефти, 1,5 млн. тонн генеральных и сыпучих грузов и до 1 млн. тонн зерна в год. Порт может работать как по торговому пути «Север-Юг» и сотрудничать с Астраханью и Махачкалой, так и по южному участку международного торгового (шелкового) пути «Восток-Запад» и сотрудничать с портами Баку и Туркменбаши.

Таким образом, Исламская Республика Иран практически подготовила свою транспортную инфраструктуру к перевозкам транзитных грузов в меридиональном и широтном направлениях.

На перевозках грузов по коридору «Се-

вер-Юг» специализируются на севере Ирана каспийские порты Энзели, Ноушехр и Хазар (Амир Абад). В них уже участвуют более 30 транспортных, экспедиторских фирм России, Ирана и Индии. Одним из преимуществ перевозок грузов через эти порты на Астрахань, Махачкалу, Актау и далее по назначению по сравнению с альтернативными перевозками через Суэцкий канал является сокращение расстояний от места производства (отправления) до места потребления (назначения) на 20-50%.

В 2000 году объем перевозок сухогрузов через Энзели и Ноушехр составил 3,35 млн. тонн. В 2001 году ожидается увеличение с учетом перевозок через портовый комплекс Хазар до 4,0-4,2 млн. тонн, далее в ближайшие 3-4 года возможно увеличить перевозки до 12 млн. тонн в год.

По мнению специалистов, наши технические возможности по освоению потоков по сухим грузам на сегодняшний день ограничены по астраханскому водно-транспортному узлу до 3,0-3,5 млн. тонн и махачкалинскому — до 0,5 млн. тонн. В связи с этим участники «круглого стола» пришли к единому мнению о необходимости сокращения сроков выполнения программ развития, расширения и модернизации этих транспортных узлов и особенно сокращения на 1,5-2 года сроков строительства портового комплекса Оля, обеспечения его финансирования не только за счет федеральных и региональных бюджетных средств, но в основном за счет привлечения средств заинтересованных инвесторов.

С заинтересованностью и вниманием участники «круглого стола» заслушали доклад «О профессиональной подготовке экспедиторов». В ближайшее время остро встанут вопросы коммерческого освоения коридора «Север-Юг», т.е. активного привлечения на него новых потоков грузов. Наилучшим способом для этого является осуществление перевозок товаров (грузов) по принципу «от двери до двери» (от места производства до места потребления), обеспечивая при этом сокращение сроков доставки, сохранность груза и предложившие оптимальные конкурентные ставки по сравнению со ставками в альтернативных направлениях.

Кроме того, экспедиторам придется во взаимоотношениях со своими партнерами и принципами соблюдать принципы взаимности и «золотой середины».

К сожалению, этим искусством у нас владеют не все экспедиторы. Для этого необходимо постоянно работать на рынке, учиться и накапливать опыт. Программа курса, предложенная экспедиторам Центром повышения квалификации АЭР, одобрена Комитетом по профессиональному образованию Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА). Она способствует повышению квалификации экспедиторов и формированию их профессионального мировоззрения.



РОССИЯ ЕЖЕГОДНО ИЗ-ЗА ОТСУТСТВИЯ СИСТЕМЫ СЕРТИФИКАЦИИ ДРЕВСИНЫ ТЕРЯЕТ ОКОЛО \$1 МЛРД.

Россия ежегодно из-за отсутствия в стране системы обязательной сертификации древесины на корню теряет около \$1 млрд.

Как сообщил первый заместитель министра природных ресурсов (МПР РФ), руководитель Государственной лесной службы России (Гослесслужба) Юрий Кукуев, Россия ежегодно экспортирует 40-50 млн. куб. метров круглого леса на сумму свыше \$1,5 млрд. Ежегодный экспорт целлюлозы, бумаги и других лесоматериалов исчисляется суммой около \$3 млрд.

И вся эта российская лесная продукция, подчеркнул глава Гослесслужбы, на мировом рынке стоит на 20-30% дешевле, чем, например, лесоматериалы из Канады или Финляндии. Основная причина этого, по словам Ю. Кукуева, заключается в том, что «российская древесина не сертифицируется по международным стандартам». Следует отметить, добавил замминистра, что «Россия имеет статус самой богатой лесом державы, имея 25% мировых запасов древесины, или 75 млрд. куб. метров».

В связи с этим, пояснил руководитель Гослесслужбы, Минприроды РФ разработало и уже приступило к мас-

совому внедрению системы обязательной сертификации древесины на корню. Проект обязательной сертификации древесины, уточнил Ю. Кукуев, является частью разработанной Минприроды концепции лесной политики России на 2002-2010 годы, которую намечается принять на правительственном уровне в ближайшее время.

При этом, подчеркнул замминистра, «лесопромышленные компании России, не имеющие соответствующего документа о сертификации, не получат возможности экспортировать свою продукцию».

В 2000 году, пояснил Ю. Кукуев, разработанные министерством временные правила обязательной сертификации древесины прошли опытно-производственную проверку в ряде регионов России, в частности в Карелии, Алтайском и Приморском краях, Архангельской, Ленинградской и Новгородской областях. Объем сертифицированной древесины, отпускаемой на корню, составил 1,2 млн. куб. метров.

По словам руководителя Гослесслужбы, лесопользователи и главы администраций регионов «положительно оценили систему сертификации».

В БЛИЖАЙШИЕ 5 ЛЕТ ДОХОДЫ ОТ ЛЕСНОГО ЭКСПОРТА МОГУТ УВЕЛИЧИТЬСЯ В 2 РАЗА

Россия в ближайшие 5 лет может в 2 раза увеличить доходы от экспорта лесной продукции, доведя их до \$10 млрд. в год, заявил участник прошедшей в Москве международной научно-практической конференции «Национальная лесная политика России» академик Российской сельскохозяйственной академии Николай Моисеев.

Он отметил, что конференция приняла проект концепции «Национальная лесная политика России» и представила этот документ в Правительство РФ.

В связи с этим академик заметил, что отсутствие у России, владеющей 25% мировых лесных запасов, четкой лесной политики «в значительной степени явилось причиной кризиса отрасли».

Н. Моисеев, являющийся одним из авторов проекта «Национальная лесная политика России», пояснил, что в документе определены приоритеты развития лесного комплекса страны.

В частности, предлагается в Северо-Западном, Центральном, Южном и Поволжском регионах, на которые приходится 75% лесозаготовок, интенсивно развивать предприятия глубокой переработки древесины. В настоящее

время средний показатель переработки составляет чуть более 20%. Между тем в соседних странах Северной Европы этот показатель приближается к 100%.

В регионах, которые работают в основном на экспорт лесной продукции, ученые предлагают привлекать иностранные компании для создания в России совместных лесоперерабатывающих предприятий.

По мнению Н. Моисеева, главной задачей России на данном этапе является развитие целлюлозно-бумажных производств. Однако эти проекты требуют крупных инвестиций, которых нет у частных акционеров. Между тем «иностранному капиталу туда так же не спешит, поскольку не хочет иметь на рынке сильного конкурента», добавил ученый.

В этих условиях, считают авторы проекта, необходима четкая государственная поддержка лесного комплекса путем привлечения инвестиций за счет увеличения стоимости леса на корню, отпускаемого потребителям.

В связи с этим Н. Моисеев напомнил, что в России плата за древесину на корню в 10-12 раз ниже, чем в Финляндии, США и Канаде.

В АЭРОПОРТУ КЕМЕРОВО ПОЯВИЛАСЬ НОВАЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА

В Кемерово сдан в эксплуатацию второй пусковой комплекс новой взлетно-посадочной полосы протяженностью более 3200 метров.

В церемонии участвовал министр транспорта России Сергей Франк. Он прилетел в Кемерово на аэробусе Ил-86, который выполнял первый технический рейс на новую полосу.

Министр отметил, что такое событие в России практически первое за последние 10 лет, поскольку за это время подобного рода объекты, особенно в Сибири, не строились. Он отметил роль трассы для Кемеровской области, на средства которой строилась эта полоса.

В целом стоимость полосы и комплекса аэровокзала оценивается в 1 млрд. рублей. Ранее первый пусковой комплекс стоимостью более 500 млн. рублей был передан в федеральную собственность. Предполагается, что второй комплекс также будет передан в федеральную собственность.

По словам министра транспорта, сдача этой полосы в эксплуатацию открывает широкие возможности для развития воздушных перевозок не только в Сибири, но и транзитных рейсов по России. С. Франк высказался за то, чтобы кемеровский аэропорт сохранил статус международного.

Кроме того, С. Франк и губернатор Аман Тулеев подписали соглашение между Министерством транспорта и администрацией Кемеровской области о взаимодействии в деле обеспечения безопасного функционирования, устойчивого развития транспортного комплекса Кемеровской области. В соглашении предусмотрены совместные действия министерства и региональных властей по развитию всех видов транспорта на территории Кемеровской области.



НАКОПЛЕННЫЙ ИНОСТРАННЫЙ КАПИТАЛ В РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКЕ СОСТАВИЛ \$34,4 МЛРД.

Объем накопленного иностранного капитала в российской экономике к началу октября 2001 года составил \$34 млрд. 418 млн. Эту информацию распространил Госкомстат России.

В январе-сентябре 2001 года объем иностранных инвестиций в российскую экономику составил \$9 млрд. 721 млн., из которых на прямые инвестиции пришлось \$2 млрд. 920 млн., портфельные — \$292 млн., прочие — \$6 млрд. 509 млн.

По данным Госкомстата, на 10 крупнейших стран-инвесторов приходится 86,9% общего объема, накопленного в российской экономике иностранного капитала, или \$29 млрд. 926 млн.

К началу октября накопленный в России капитал, поступивший из Германии, составил \$5 млрд. 951 млн. (17,3% общего объема накопленных иностранных инвестиций), США — \$5 млрд. 547 млн. (16,1%), Кипра — \$5 млрд. 452 млн. (15,8%), Франции — \$3 млрд. 749 млн. (10,9%), Великобритании — \$3 млрд. 367 млн. (9,8%), Нидерландов — \$2 млрд. 423 млн. (7,0%), Италии — \$1 млрд. 467 млн. (4,3%), Швеции — \$737 млн. (2,1%), Швейцарии — \$631 млн. (1,8%), Японии — \$602 млн. (1,8%).

За 9 месяцев 2001 года с Кипра в Россию поступило \$1 млрд. 874 млн., США — \$1 млрд. 226 млн., Франции — \$938 млн., Нидерландов — \$914 млн., Великобритании — \$845 млн., Швейцарии — \$952 млн., Германии — \$793 млн.

Наибольшая сумма накопленных прямых иностранных инвестиций в России к 1 октября этого года поступила из США — \$4 млрд. 046 млн., а также Кипра — \$3 млрд. 723 млн., Нидерландов — \$2 млрд. 084 млн., Великобритании — \$1 млрд. 816 млн., Германии — \$1 млрд. 505 млн.

Накопленный в российской экономике капитал стран СНГ составлял к 1 октября 2001 года лишь \$34 млн. 816 тыс., из которых на прямые инвестиции пришлось \$22 млн. 853 тыс., портфельные — 172 тыс., прочие инвестиции — \$11 млн. 791 тыс. Наибольшие суммы накопленного в российской экономике капитала из стран СНГ поступили в Россию из Украины — \$10 млн. 253 тыс., Казахстана — \$9 млн. 635 тыс., Узбекистана — \$7 млн. 402 тыс. и из Молдавии — \$3 млн. 403 тыс. и Белоруссии — \$1 млн. 819 тыс. Основная масса поступающих в Россию инвестиций из стран СНГ является краткосрочной и в короткий период изымается обратно. Так, за январь-сентябрь 2001 года инвестиции в экономику России из стран СНГ составляли \$25 млн. 012 тыс.



Налоговая нагрузка на предприятия в 2002 году снизится на 10-15%

По его словам, пока налоговая реформа еще далека до завершения, но это та реформа, «которая опережает все остальные реформы и способствует продвижению других реформ».

Замминистра подчеркнул, что до серьезной легализации бизнеса еще необходимо время, но уже сейчас происходят положительные изменения. Он подчеркнул, что цель налоговой реформы заключается в снижении налогового бремени, упрощении налогового законодательства и достижении его прозрачности.

Г-н А. Дворкович отметил, что уже произошло снижение налоговой нагрузки в связи с введением плоской 13-процентной шкалы налога на доход, а также в связи со снижением налога с оборота, который с 2003 года будет полностью отменен. Снизилось количество налогов, в частности, в сфере добычи полезных ископаемых. После отмены льгот по НДС и другим налогам налоговая нагрузка для всех категорий налогоплательщиков практически стала одинаковой.

Замминистра считает, что для завершения налоговой реформы необходимо еще 2-3 года.

Он напомнил, что еще не принят ряд глав Налогового кодекса, в частности глава, посвященная имущественным налогам. Предусматривается, что будет введен налог на недвижимость вместо ныне действующих налога на имущество и земельного налога.

Средняя налоговая нагрузка на предприятия в 2002 году снизится до 35-40% выручки с 45-55% в настоящее время. Такие данные привел замминистра экономического развития и торговли Аркадий Дворкович на конференции Российского союза промышленников и предпринимателей, посвященной налоговой реформе.

По мнению А. Дворковича, это означает реальное снижение нагрузки на компании, которые занимаются реальной производственной деятельностью. Вместе с тем, замминистра подчеркнул, что введение налога на недвижимость в регионах, видимо, будет происходить постепенно с учетом их добровольности и наличия там необходимых условий.

Замминистра отметил также необходимость принятия главы Налогового кодекса, посвященной малому бизнесу, в которой бы было предусмотрено упрощение налоговой системы для предприятий малого бизнеса. По его мнению, только за счет крупного бизнеса невозможно добиться роста производства в стране на 5-6%.

А. Дворкович считает также, что в Налоговый кодекс следует включить главу о государственной пошлине с тем, чтобы за рамками этой главы не было предусмотрено никаких других платежей, устанавливаемых другими законодательными актами и инструкциями.

Касаясь вопроса о госпошлине на проспект эмиссии ценных бумаг, А. Дворкович сообщил, что Министерство экономического развития и торговли предлагает установить такую систему, при которой бы предусматривался небольшой фиксированный процент от объема эмиссии, однако при этом предусматривалась бы и максимальная сумма государственной пошлины.



ЕБРР ГОТОВ ПРЕДОСТАВИТЬ МПС КРЕДИТ НА \$250 МЛН.

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) готов предоставить кредит МПС России на реализацию ряда проектов инвестиционной программы в железнодорожной отрасли в 2002 году на сумму \$250 млн., сообщил министр путей сообщения Николай Аксененко на пресс-конференции в Москве.

На заседании Правительства РФ была рассмотрена инвестиционная программа железнодорожной отрасли на следующий год.

Средства ЕБРР могут быть выделены МПС для развития и приобретения подвижного состава, а также инвестированы в информационные системы, сказал министр.

Кредиты МПС также готовы предоста-

вить Всемирный банк и ряд российских банков, сообщил г-н Н. Аксененко. При этом, подчеркнул он, российские банки не готовы предоставлять долгосрочные кредиты по невысоким процентным ставкам.

Н. Аксененко отметил, что МПС в следующем году рассчитывает на привлечение заемных средств в общей сложности на 37 млрд. руб.

Прибыль до налогообложения МПС в 2001 году ожидается в размере 35-36 млрд. руб., сообщил Н. Аксененко. Он отметил, что в следующем году на реализацию инвестиционной программы предполагается потратить чистую прибыль отрасли, которая в 2002 году ориентировочно составит 13 млрд. рублей.

УГМК НАМЕРЕНА ПРИОБРЕСТИ 76% АКЦИЙ "ЛУГАНСКТЕПЛОВОЗА"

Уральская горно-металлургическая компания (УГМК, Россия) намерена приобрести 76% акций холдинговой компании "Лугансктепловоз". Об этом заявил президент УГМК Искандер Махмудов во время встречи с главой Луганской администрации Александром Ефремовым.

По его информации, УГМК ежедневно перевозит до 200 млн. тонн грузов, что составляет около 11% всех российских железнодорожных грузоперевозок.

Как сообщил И. Махмудов, в настоящее время Россия активно обновляет железнодорожный подвижной состав, и УГМК также принимает участие в этом процессе, чем и обусловлен ее интерес к продукции "Лугансктепловоза", которая, по оценкам российских специалистов, является наиболее конкурентоспособной на рынке подвижного состава.

По словам А. Ефремова, после того, как стало известно о заинтересованности УГМК в приобретении акций "Лугансктепловоза", он инициировал отсрочку приватизации предприятия, поскольку сегодня на Украине нет претендентов, способных "поднять завод".

В настоящее время к сфере интересов Уральской горно-металлургической компании относятся черная и цветная металлургия. Ежегодный объем реализации продукции и услуг УГМК составляет \$1,3-1,4 млрд.

Как сообщалось ранее, конкурс по продаже 76-проц. пакета акций ХК "Лугансктепловоз", итоги которого должны были быть подведены в начале октября, не состоялся в связи с отзывом заявки единственным его участником.

Ранее А. Ефремов обратился к президенту Украины и премьер-министру с просьбой приостановить приватизацию ХК и передать пакет ее акций в управление администрации на основании того, что "Лугансктепловоз" — "стратегическое и градообразующее предприятие".

Стартовая цена 76-проц. пакета акций "Лугансктепловоза" была определена в размере 41 млн. 646 тыс. гривен.

Согласно условиям конкурса покупатель, в частности, обязан погасить задолженность предприятия перед бюджетом (17,7 млн. грн.), по внебюджетным платежам (2,5 млн. грн.), по зарплате (7,1 млн. грн.) — всего на сумму 27,3 млн. грн. в течение года после подписания договора купли-продажи.

Уставный фонд ХК "Лугансктепловоз" — 54 млн. 796,171 тыс. грн., номинал акции — 0,25 грн.

НА ТРАССЕ БАМ — ЭЛЬГА ПОСТРОЕНА ПЕРВАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ

На строящейся железнодорожной трассе от Байкало-Амурской магистрали (БАМ) до Эльгинского угольного месторождения (Якутия) протяженностью 320 км сдана в эксплуатацию первая грузовая станция, сообщили в пресс-службе Дальневосточной железной дороги (ДВЖД).

Как отметили в ДВЖД, новая станция Верхний Улак расположена в 4 км от основной трассы БАМа и станет главной опорной базой для подразделений Балтийской строительной компании (БСК), ведущих строительство магистрали.

На станции возведены склады, способные одновременно принимать 100 вагонов, смонтировано необходимое оборудование для разгрузки вагонов. В ближайшее время начнет действовать локомотивное депо.

В настоящее время специализированные подразделения БСК ведут монтаж пути на 42-м км трассы. Ими построены 50 мостов и других крупных инженерных

сооружений. На 120-м км трассы построены новый вахтовый поселок и 2 завода железобетонных изделий.

По расчетам экспертов МПС, новая трасса начнет действовать в первом квартале 2004 года. Ожидается, что с Эльгинского месторождения ежегодно будет поставляться на электростанции Дальнего Востока и на экспорт свыше 20 млн. тонн высококачественных коксующихся и энергетических углей, и тем самым будет обеспечена полная загрузка перевозочной мощности БАМа.

Как сообщили в Службе морского флота России (Росморфлот), под этот проект в дальневосточном морском порту Ванино уже начато строительство угольного терминала мощностью перевалки на экспорт 10 млн. тонн эльгинских углей в год.

По расчетам экспертов ДВЖД, затраты МПС на строительство железнодорожной трассы до Эльгинского месторождения окупятся в течение 2-3 лет.



НОВОРОССИЙСКАЯ ТАМОЖНЯ ПОДВОДИТ ИТОГИ

Новороссийская таможня - крупнейшая не только в Южном регионе страны, но и во всей России.

Зона деятельности Новороссийской таможни охватывает юго-запад Краснодарского края. В состав таможенной территории площадью 3,126 тыс. кв. км входят г. Новороссийск, Анапский и Геленджикский районы с населением около 466,86 тыс. человек. Общая протяженность таможенной границы по береговой черте составляет 164 км и углубляется на 12 морских миль в Черное море. Общая протяженность границы составляет 300 км и ограничивается с северо-западного направления п. Янтарь и п. Джигинка, а с юго-западного направления — п. Джубга и п. Дефановка.

Таможня относится к категории пограничной, в зоне ее деятельности морские порты Новороссийск, Анапа, Геленджик, международный аэропорт Анапа, железнодорожные станции Новороссийск, Анапа. Сегодня в структуре таможенных органов 3 таможенных поста, 33 отдела и более 500 сотрудников.

За 11 месяцев 2001 года таможней пропущено 60,323 млн. тонн внешнеэкономических грузов, что больше показателей прошлого года на 16%. Внешнеэкономической деятельностью в 2001 году занималось 624 участника ВЭД (в 2000 г. — 576).

В Новороссийской таможне оформлено 9355 ГТД (в 2000 году — 6565), что больше показателей прошлого года на 42%.

Само географическое расположение порта Новороссийск обуславливает специфику грузов, перемещаемых через порт.

Основу экспортной продукции составили:

- нефть - 34,253 млн. тонн на сумму \$5514,71 млн. (в 2000 г. - 32,27 млн. тонн на сумму \$5843,05 млн.);
- черные металлы - 511,13 тыс. тонн на сумму \$41,14 млн. (в 2000 г. - 516,31 тыс. тонн на сумму \$37,0 млн.);
- удобрения - 1614,95 тыс. тонн на сумму \$109,88 млн. (в 2000 г. - 1556,93 тыс. тонн на сумму \$88,73 млн.);
- цемент - 623,76 тыс. тонн на сумму \$13,44 млн. (в 2000 г. - 509,84 тыс. тонн на сумму \$11,77 млн.);
- оборудование - на сумму \$42,87 млн. (в 2000 г. - на сумму \$8,26 млн.);
- древесина и изделия из нее - на сумму \$34,01 млн. (в 2000 г. - на сумму \$20,02 млн.);
- хлебные злаки - 641,76 тыс. тонн на сумму \$54,14 млн. (в 2000 г. - 215,24 тыс. тонн на сумму \$18,95 млн.);

Основу импортной продукции составили:

- сахар - 2311,94 тыс. тонн на сумму \$513,22 млн. (в 2000 г. - 1611,26 тыс. тонн на сумму \$239,2 млн.);
- электрические машины - на сумму \$32,77 млн. (в 2000 г. - на сумму \$16,2 млн.);
- цитрусовые плоды, орехи, бананы - 144,72 тыс. тонн на сумму \$41,17 млн. (в 2000 г. - 57,39 тыс. тонн на сумму \$17,69 млн.);
- рис - 23,62 тыс. тонн на сумму \$15,8 млн. (в 2000 г. - 50,06 тыс. тонн на сумму \$14,283 млн.);

- изделия из черных металлов - на сумму \$43,57 млн. (в 2000 г. - на сумму \$71,85 млн.);

- оборудование - на сумму \$38,21 млн. (в 2000 г. - \$41,67 млн.);

- мясо и пищевые субпродукты - 54,63 тыс. тонн на сумму \$25,42 млн. (в 2000 г. - 10,79 тыс. тонн на сумму \$5,15 млн.)

За 11 месяцев 2001 года таможенной оформлено и пропущено 78,66 тыс. транспортных средств, что на 10,5 тыс. больше, чем за аналогичный период 2000 года. Всего через таможенную границу пропущено 163,2 тыс. физических лиц (включая членов экипажей морских судов), что составляет 108% от показателей 2000 года.

Новороссийской таможней перечислено в федеральный бюджет 33,054 млрд. руб., что составляет 157% от показателя 2000 года.

Новороссийская таможня кроме фискальных функций выполняет еще функции правоохранительные. Совместно с другими правоохранительными органами сотрудники таможни постоянно ведут борьбу с незаконным перемещением оружия, наркотиков, валютных и культурных ценностей, с недекларированием товаров. За данный период заведено 2804 дела о нарушении таможенных правил (в 2000 году - 2848 НТП), из них - 23 уголовных, 2383 акта упрощенной формы.

В ходе осуществления таможенного контроля товаров неоднократно предотвращались факты противоправной деятельности в торговом обороте. Так, на линии грузопассажирских перевозок работало 4 судна «Марал», «Мария Ермолова», «Адмирал Лазарев» и «Витязь». Пресечена попытка контрабандного перемещения партии товаров стоимостью свыше 5 млн. руб. на теплоходе «Уве Каре». В ходе проверки информации по вывозу за рубеж нефтепродуктов с нарушением таможенных правил задержана партия мазута на сумму более 1,5 млн. рублей.

В апреле пресечена попытка незаконного перемещения через территорию РФ крупной партии взрывчатых веществ общим весом 15 тонн, а также шнуров с детонаторами различных размеров общим весом 3 тонны.

При проведении оперативных мероприятий было задержано 38 тонн красного фосфора, используемого при изготовлении наркотических средств и взрывчатых веществ.

Повсеместно с УВД города проведены операции по пресечению незаконного оборота наркотиков на территории края.

По фактам нарушений ввода подакцизных товаров изъято сигарет импортного производства и алкогольной продукции на сумму свыше 25 млн. рублей.

Это далеко не полный перечень всех выявленных за 11 месяцев фактов нарушения.

Татьяна СЕМЫКИНА,
Новороссийск





ГОСЛЕССЛУЖБА В 2002 ГОДУ ПРИСТУПИТ К РЕФОРМИРОВАНИЮ ЛЕСНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

Государственная лесная служба (Гослесслужба) Минприроды РФ в 2002 году приступит к реформированию лесной отрасли России, сообщил первый заместитель министра, руководитель лесного ведомства Юрий Кукуев.

Он отметил, что на прошедшем в подмосковном городе Пушкино Всероссийском совещании лесоводов обсуждались различные варианты реформирования, в частности по разделению государственных и хозяйственных функций, которые в настоящее время совмещают лесхозы.

Деятельность лесхозов, по словам руководителя Гослесслужбы, будет сосредоточена на защите и охране лесов от пожаров и вредителей, а также на восстановлении лесов. Что касается проведения санитарных рубок и реализации древесины, заготовки ягод, орехов и других видов хозяйственной деятельности, то эти хозяйственные функции перейдут в руки других организаций.

Глава лесного ведомства подчеркнул, что "эффективное использование хозяй-

ственных функций в лесах России может ежегодно приносить доход в объеме до 2 млрд. рублей".

Ю. Кукуев не стал уточнять, каких именно организаций, поскольку в настоящее время программа реформирования отрасли находится в стадии разработки, в которой участвуют лесоводы и ученые отраслевых институтов.

В то же время, пояснил Ю. Кукуев, Гослесслужба запускает 3 пилотных проекта по совершенствованию системы государственного управления лесами в Московской, Свердловской областях и Республике Удмуртия.

После анализа результатов экспериментальных проектов и предложений науки, сказал Ю. Кукуев, "будет принято окончательное решение по реформированию лесной отрасли".

В то же время, добавил замминистра, "государство не намерено выпускать из своих рук контрольный пакет в сфере хозяйственной деятельности".

РОССИЯ В 2001 г. УВЕЛИЧИЛА ЗАГОТОВКУ ДЕЛОВОЙ ДРЕВСИНЫ НА 6%

Россия в 2001 году заготовила около 140 млн. куб. метров деловой древесины, что на 6% превышает показатель 2000 года, сообщил первый заместитель министра природных ресурсов РФ, руководитель Государственной лесной службы России (Гослесслужба) Юрий Кукуев.

Ожидается, отметил он, что "свыше 40 млн. куб. метров круглого леса на сумму свыше \$1 млрд. будет поставлено на экспорт". По прогнозам экспертов Гос-

лесслужбы, общий объем лесного экспорта России в 2001 году может составить до \$4,5 млрд.

Между тем, пояснил Ю. Кукуев, Россия ежегодно, согласно расчетной лесосеке, может заготавливать до 541 млн. куб. метров деловой древесины.

Замминистра пояснил, что Россия владеет 25% мировых запасов древесины в объеме 75 млрд. куб. метров.

СЫКТЫВКАРСКИЙ ЛПК ВЛОЖИЛ В 2001 г. В РЕКОНСТРУКЦИЮ ПРОИЗВОДСТВА \$42 МЛН.

АО "Сыктывкарский лесопромышленный комплекс" (Сыктывкар, Республика Коми) инвестировало в 2001 году в реконструкцию производства \$42 млн., сообщили в пресс-службе компании.

Источником инвестиций стали собственные средства ЛПК и часть кредита Эксимбанка США в размере \$54 млн., привлеченного компанией в 1998 году.

В рамках программы реконструкции Сыктывкарский ЛПК в 2001 году ввел в строй новый цех обезжелезивания сточных вод станции биологической очистки и установку приготовления двуокиси хлора.

Сыктывкарский ЛПК с 1997 по 2001 год направил на реконструкцию производства \$217 млн.

Уставный капитал АО равен 1 млн. 291,868 тыс. рублей. Основными акционерами компании являются Frantsch AG (19,4% акций), Burlington Investment LTD (9,04%), New Europe Investment Fund (7,75%), Conwey Holdings LTD (6,23%). Другим юридическим лицам принадлежит 44,45% акций, физическим лицам — 13,13%.

КОМПАНИЯ "ИЛИМ ПАЛП" НАМЕРЕНА К БРАТСКОМУ ПРИСОЕДИНИТЬ УСТЬ-ИЛИМСКИЙ ЛПК

Санкт-Петербургская лесопромышленная компания "Илим Палп" ведет переговоры с компанией "Континентальинвест" о слиянии Братского и Усть-Илимского лесопромышленных комплексов в единый холдинг, сообщил директор по связям с общественностью ЗАО "Илим Палп Эntерпрайз" Святослав Бычков.

По его словам, объединение ресурсов этих крупнейших в России целлюлозно-бумажных предприятий было бы "экономически эффективно". ЗАО "Илим Палп Эntерпрайз" владеет Братским ЛПК, а компания "Континентальинвест" является акционером и управляющей компанией Усть-Илимского ЛПК.

Вместе с тем, подчеркнул С. Бычков, в последнее время переговоры об объединении приостановились в связи с тем, что компания "Энергопром", один из крупных акционеров Усть-Илимского ЛПК, на внеочередном собрании акционеров комплекса сменила руководство ЛПК. К тому же, по словам С. Быčkoва, в процесс оказался вовлечен холдинг "Русский Алюминий".

Тем не менее, сказал С. Бычков, "это не значит, что переговорный процесс прекращен".

В пресс-службе компании "Континентальинвест" отказались комментировать данную информацию, ссылаясь на то, что "все руководители ЗАО в настоящее время отсутствуют".

В департаменте лесного комплекса Минпромнауки РФ в беседе также сослались на отсутствие точной информации, хотя и подтвердили "наличие экспансивной политики "Илим Палп" по отношению к Усть-Илимскому ЛПК, который к тому же зависит от Братского ЛПК, получая оттуда химикаты".

Однако в департаменте заметили, что в настоящее время, когда профсоюзы Усть-Илимского ЛПК потребовали повышения зарплат на 25%, "вряд ли "Илим Палп" станет торопить события по объединению комплексов".

50,98% акций УИЛПК принадлежит компании "Континентальинвест", компании "Энергопром" — 37% акций, администрации Усть-Илимска — 3,5%.

ЗАО "Илим Палп Эntерпрайз", созданное в 1992 году, является одним из крупнейших лесопроизводителей и лесоэкспортеров в России. ЗАО владеет контрольными пакетами акций АО "Котласский ЦБК", АО "Братсккомплексхолдинг", АО "Санкт-Петербургский картонно-полиграфический комбинат", АО "Бумажная фабрика "Коммунар" и 28 лесозаготовительных предприятий Архангельской и Иркутской областей.

Холдинг производит 35% всей российской целлюлозы и картона, 73% продукции экспортируется.

**В ТОКИО ОТКРЫЛАСЬ
ВЫСТАВКА-ПРЕЗЕНТАЦИЯ
ТРАНССИБА**

В Токио прошла выставка-презентация железных дорог России, в частности Транссибирской железнодорожной магистрали, соединяющей Азию с Европой.

Как сообщила пресс-служба МПС РФ, на открытии выставки выступил первый заместитель министра путей сообщения России Александр Мишарин. Он отметил, что Транссиб в настоящее время «является главной транспортной магистралью России». Протяженность Транссиба составляет около 12 тыс. км.

По словам А. Мишарина, «в МПС России уверены, что на данный момент Транссиб является единственной альтернативой морскому пути из Азии в Европу».

Магистраль имеет огромное значение не только для России, но и для ее партнеров в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в частности для Японии как надежный и высокоскоростной канал для транспортировки грузов.

В 2000 году, по словам замминистра, по Транссибу было отправлено 430 контейнерных поездов, которые перевезли примерно 40 тыс. контейнеров. А в 2001 году объем перевозок увеличился и составил 500 поездов и 50 тыс. контейнеров. При этом годовая пропускная способность Транссиба составляет 1 млн. контейнеров.

Как отметил А. Мишарин, МПС России вкладывает значительные средства для того, чтобы Российские железные дороги (РЖД) соответствовали самым высоким мировым стандартам в вопросах безопасности и современных технологий перевозочного процесса. В 2001 году объем инвестиций в отрасль достиг, по словам замминистра, \$3,5 млрд. В 2002 году в РЖД планируется вложить порядка \$5 млрд.

В ходе первого дня работы выставки-презентации прошел телемост Токио – порт Восточный (Приморье) – Екатеринбург – Москва (Центр управления перевозками). Представителям крупного японского бизнеса были продемонстрированы новейшие достижения МПС России в области информационных технологий, обеспечения безопасности контейнерных перевозок по железным дорогам РФ, в частности по Транссибирской железнодорожной магистрали. Японские бизнесмены смогли в режиме реального времени отслеживать перемещение различных грузов по Транссибу, наблюдать за погрузкой контейнеров на железнодорожные платформы в порту Восточный.

**РОССИЯ И ЮЖНАЯ КОРЕЯ
УЧРЕДИЛИ КОМИТЕТ ПО ТРАНСПОРТУ**

МПС России и министерство строительства и транспорта Республики Корея учредили российско-корейский комитет по транспорту, сообщили в пресс-службе МПС.

В пресс-службе отметили, что в Москве состоялось первое заседание этого комитета. Российскую часть комитета возглавляет первый заместитель министра путей сообщения Александр Целько.

В ходе российско-корейских переговоров стороны подписали соглашение о сотрудничестве двух стран в сфере железных дорог.

В соглашении определены совместные действия сторон в 2002 году по реализации проекта соединения российско-го Транссиба с Транскорейской магистралью.

Г-н А. Целько обратил внимание корейских партнеров на возрастающий интерес иностранных грузоперевозчиков к Транссибирской магистрали, что, по мнению зам. министра, «обусловлено большой скоростью движения поездов по магистрали, безопасностью и современным информационным обеспечением доставки грузов в направлении Восток-Запад».

В настоящее время, отметил А. Целько, специалисты МПС работают в КНДР над получением исходных данных для состав-

ления технико-экономического обоснования проекта прокладки широкой колеи протяженностью 930 км на Корейском полуострове.

По предварительным расчетам, строительство железнодорожной линии займет 2 года и обойдется в \$250 млн. Срок окупаемости проекта 3-5 лет. При этом участок Транссибирской магистрали, проходящий по территории Приморского края, может быть подготовлен к перевозке грузов с Корейского полуострова в течение шести месяцев. Объем грузов, которые планируется перевозить из Пусана на юге Кореи по Транссибу до станции Богумин в Чехии, может составить 12 млн. тонн в год (порядка 600 тыс. 40-футовых контейнеров). Стоимость транспортировки каждого такого контейнера превышает \$1000.

Сейчас Южная Корея вынуждена отправлять свои товары в Европу морем – вокруг Индии и далее через Суэцкий канал, что в условиях нынешней напряженной ситуации на Ближнем Востоке приводит к существенному увеличению страховых рисков. Использование же нового транспортного пути по территории России позволит сократить перевозки на 10 суток, а стоимость перевозки – в 2-3 раза.

**УЛАН-БАТОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА УВЕЛИЧИВАЕТ ОБЪЕМЫ
ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ**

Российско-монгольское АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) в последние 2 года на 2 млн. тонн увеличило объемы грузовых перевозок между Россией и Монголией.

Как сообщили в пресс-службе МПС РФ, в Москве состоялось собрание акционеров УБЖД.

В собрании приняли участие первый заместитель министра путей сообщения Александр Целько, председатель правления АО «УБЖД» Виктор Цвирко, министр инфраструктуры Монголии Бямбын Жигжид, начальник Улан-Баторской железной дороги Раднаабазарын Раш, а также члены правления и ревизионной комиссии УБЖД, представители МПС России и министерств инфраструктуры и финансов Монголии.

Стороны подписали протокол собрания акционеров УБЖД, в котором утвердили отчет о производственно-финансовой деятельности Улан-Баторской железной дороги за 2000 год. Также была достигнута договоренность о взаимодействии с министерством железных дорог КНР.

Руководство УБЖД обязалось принять меры для уменьшения простоя транзит-

ных вагонов, следующих через Монголию в Китай. Это особенно актуально в настоящее время, так как, по словам А. Целько, на сегодня на границе с Китаем простаивают 30 грузовых поездов.

Участники собрания обсудили ряд вопросов, связанных с реконструкцией и модернизацией инфраструктуры, земляного полотна, локомотивных депо и подвижного состава УБЖД.

Б. Жигжид подчеркнул, что динамика взаимоотношений российских и монгольской железных дорог остается позитивной. Из года в год увеличиваются объемы грузоперевозок, что положительно сказывается на финансово-экономической деятельности акционерного общества. Он отметил, что объем грузоперевозок вырос почти на 2 млн. тонн по сравнению с 1999 годом.

МПС РФ дало согласие на продажу АО «УБЖД» 5 тепловозов, которые в настоящий момент УБЖД арендует у Октябрьской железной дороги. Также общее собрание поручило руководству УБЖД разработать программу развития локомотивного хозяйства с соответствующим технико-экономическим обоснованием.



Железные дороги России и Финляндии намерены в 2002 году в 2 раза сократить время перевозки транзитных контейнеров и одновременно снизить тарифные ставки.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ И ФИНЛЯНДИИ НАМЕРЕНЫ В 2 РАЗА СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ

Как сообщили в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД), эти вопросы обсуждались на встрече начальника МЖД Геннадия Фадеева и генерального директора железных дорог Финляндии Хенри Куйтунена.

На встрече отмечалось, что в последние годы заметно возросли объемы перевозок транзитных контейнеров в направлениях Россия – Финляндия и обратно, однако лишь 20% транзита доставляется по железной дороге.

В связи с этим железнодорожные

ведомства двух стран разрабатывают программу привлечения дополнительных транзитных грузопотоков на свои магистрали. В частности, намечается значительно сократить время нахождения

контейнера в пути и определить сниженные спецставки на перевозки крупнотоннажных транзитных контейнеров.

Стороны рассмотрели также предложение МЖД об организации в 2002 году скоростного пассажирского движения на участке Москва–Хельсинки.

В пресс-службе МЖД пояснили, что технических затруднений для реализации проектов не существует, поскольку в России и Финляндии единая железнодорожная колея.

МПС РФ ВЫДАЛО ЛИЦЕНЗИИ 5 КОМПАНИЯМ НА ПРОВЕДЕНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

МПС России выдало лицензии на проведение грузовых перевозок по железным дорогам еще 5 компаниям: ЗАО «ЛУКойл-Транс», ОАО «Совфрахт», ООО «Озерск-нефтесервис», ЗАО «Тхомфорест», ЗАО «Минтранс», сообщили в пресс-службе МПС.

В пресс-службе МПС отметили, что в настоящее время 38 транспортно-экспедиционных компаний России имеют свой подвижной состав и получили лицензии на проведение грузовых операций.

По данным пресс-службы МПС, в ближайшее время комиссия министерства рассмотрит заявки еще 8 претендентов на статус компании-оператора. Это ООО «Реалформ», ООО «Транссервис», ООО «Архбум», ЗАО «Роснефтехимтранс», ООО «Магистральтранспорт», ООО «Континент ТрансЛогИнфо», ООО «Сильвинит-Транспорт» и ООО «Транссибирская грузовая компания». Как ожидается, после небольших доработок и изменений в бизнес-планах фирмы получат лицензии.

По словам начальника Центра МПС России по взаимодействию с компаниями-операторами Сергея Железнова, за 11

месяцев 2001 года компаниями-операторами было перевезено около 66 млн. тонн грузов (6,6% от общего объема погрузки). Наибольший объем составляют нефтеналивные грузы (22%), железорудное сырье и каменный уголь (8% и 7% соответственно). В среднем доля компаний-операторов в объемах, предъявляемых к погрузке, составляет 20-30%.

За 11 месяцев текущего года компаниями-операторами было приобретено 3265 новых вагонов. Почти 16,5 тысяч вагонов они арендуют у МПС. Анализ, проведенный комиссией, показывает, что при передаче вагонов в аренду эффективность их использования возрастает, и оборот вагонов сокращается в 1,52 раза.

В настоящее время, по данным пресс-службы МПС, еще 90 фирм подали заявления на присвоение статуса компаний-операторов. У 16 из них имеется собственный подвижной состав. Как планируется, к концу 2002 года – моменту завершения структурной реформы железнодорожного транспорта, половина подвижного состава МПС (около 300 тыс. вагонов) должна перейти в полную собственность компаний-операторов.

В 2002 ГОДУ МПС РФ ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ ЭЛЕКТРОННУЮ ТРАНСПОРТНУЮ НАКЛАДНУЮ

В 2002 году Министерство путей сообщения РФ планирует ввести электронную транспортную накладную. Об этом сообщил первый заместитель министра путей сообщения Александр Мишарин на пресс-конференции.

По его словам, это позволит значительно сократить время простоя на погранпереходах, время оформления документов, а также сократить финансовые потери на транзитных перевозках.

Он сообщил, что МПС также планирует перейти на электронный взаиморасчет между отправителями грузов и железными дорогами.

По его словам, в настоящее время идет первый опытный проект по электронному взаиморасчету с компанией «ЛУКойл».

В ближайшее время аналогичные проекты будут реализованы с российскими предприятиями угольной и нефтяной отрасли.

АО «КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД» ПЛАНИРУЕТ В 2002 г. В 2 РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ ВЫПУСКА

АО «Коломенский завод», крупнейшее в России предприятие по выпуску тепловозов, планирует в 2002 году произвести тепловозов, дизелей и другой продукции на 2,4 млрд. рублей, что почти в 2 раза превысит ожидаемый результат текущего года.

Как сообщил генеральный директор компании Владимир Власов, такой прогноз вытекает из заключенных контрактов с МПС России и железными дорогами Восточной Германии, эксплуатируемыми тепловозы советского производства.

В частности, отметил гендиректор, на днях подписан контракт на поставку 150 дизелей типа Д49 для модернизации тепловозного парка железных дорог России. Близка к завершению работа по заключению с МПС РФ контракта на поставку тепловозов, объем заказа остается стабильным, как и в предыдущем году, – это 24 пассажирских тепловоза ТЭП70.

При этом, добавил В. Власов, по сравнению с 2001 годом удалось достичь договоренности по увеличению цен на дизельную продукцию на 14%, на тепловозы ТЭП70 – на 20%.

В 2002 году завод продолжит работу над заказом для немецких железных дорог на поставку 64 дизелей 12Д49М для реконструкции тепловозов ТЭ109 советского производства, эксплуатировавшихся с 70-х годов на территории бывшей ГДР.



МПС РФ В 2001-2005 ГОДАХ СОКРАТИТ 25% РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

МПС России в 2001-2005 годах сократит около 500 тыс. работников железнодорожного транспорта, что составит почти 25% общего кадрового состава отрасли. Об этом заявил заместитель министра путей сообщения РФ Пшимаф Шевоцуков на заседании «круглого стола» по обсуждению проблем преобразования социальной сферы отрасли.

Он отметил, что значительное кадровое сокращение предусмотрено федеральной программой структурного реформирования железнодорожного транспорта, и в первую очередь связано с масштабным внедрением в отрасли современных машин по ремонту и строительству железнодорожного полотна, системы централизованного управления движением поездов на основе новейших технологий информатизации.

Замминистра подчеркнул, что под сокращением главным образом подпадут работники, достигшие пенсионного возраста, а также работники низкой квалификации, в услугах которых отрасль перестала нуждаться и которых предусмотрено обучить другим профессиям.

В то же время, сообщил замминистра, МПС намерено продолжать инвестировать социально значимые программы в отрасли, в частности жилищное строительство, развитие системы здравоохранения, образования. Планируется по сравнению с 2000 годом к 2005 году в 2 раза увеличить строительство жилья, доведя годовой объем до 1 млн. кв. метров.

Важным элементом программы структурных реформ, пояснил П. Шевоцуков, является «достаточная мотивация труда железнодорожников». В настоящее время, по словам замминистра, по уровню зарплаты железнодорожники занимают 8-е место, значительно отставая от нефтяников, газовиков, энергетиков, что, по мнению руководства МПС, не позволяет привлекать на работу в отрасль специалистов высокой квалификации, современных менеджеров.



ПРАВИТЕЛЬСТВО И РОССИЙСКИЕ МОНОПОЛИИ ИЩУТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ТАРИФОВ

Российские власти и руководство главных монополий государства — РАО «ЕЭС», ОАО «Газпром» и Министерства путей сообщения — ищут компромиссное решение проблемы увеличения тарифов в следующем году.

При этом окончательного решения в этом вопросе пока не принято, а Минэкономразвития РФ поручено подготовить график повышения цен на услуги естественных монополий в следующем году и до 5 января представить свои предложения в правительство.



Премьер-министр РФ Михаил Касьянов на заседании правительства, на котором обсуждались вопросы повышения тарифов, заявил, что тарифы на услуги естественных монополий должны постепенно увеличиваться с тем, чтобы поддерживать устойчивый экономический рост и благоприятную макроэкономическую ситуацию в стране.

В то же время «перекося эти нужно исправлять плавно, не вызывая острой боли», — считает г-н М. Касьянов.

Вместе с тем ряд заинтересованных структур надеется на более существенное повышение тарифов, считая, что правительственное предложение ставит под сомнение реализацию в полном объеме их инвестиционных программ на 2002 год.

Аргументом правительства, в частности, является размер инфляции, заложенный в бюджете на следующий год. 12-14-процентный рост цен, по мнению кабинета министров, удастся обеспечить только в случае, если естественные монополисты повысят свои цены в целом не более

чем на треть от существующего уровня.

Вместе с тем предложения естественных монополий по росту тарифов, по расчетам правительства, приведут к резкому увеличению темпов роста потребительских цен в будущем году — до 19-21%.

Так, в частности, РАО «ЕЭС» предлагало повысить тарифы на 44%, инвестировав при этом в следующем году в реконструкцию своих предприятий 26 млрд. рублей. ОАО «Газпром» выступало за увеличение цен на 37,5%, обещая инвестировать в производство 160 млрд. рублей. МПС требовало повысить тарифы вообще на 66%, оправдываясь необходимостью вложить 161 млрд. рублей в модернизацию железнодорожного транспорта.

ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ НАМЕРЕНО ВНОВЬ ПЕРЕКРАИВАТЬ БЮДЖЕТ-2002

Реализация предложений монополий может привести к пересмотру прогноза инфляции в следующем году, считают экономисты, предупреждая, что в этом случае, вероятно, придется пересматривать основные показатели бюджета 2002 года.

По мнению советника президента РФ Андрея Илларионова, предлагавшиеся различные варианты повышения тарифов естественных монополий, рассматривавшиеся на правительстве, противоречат заложенным в проект бюджета 2002 года показателям.

«Изменение этих цифр хотя бы на 0,1% приводит к изменению параметров бюджета и означает, что бюджет должен быть возвращен в первое чтение», — заявляет советник президента.



В свою очередь, глава Минэкономразвития РФ Герман Греф полагает, что даже при предельном увеличении тарифов на услуги естественных монополий в 2002 году в среднем на 35% инфляция в России в следующем году может несколько превысить заложенный в бюджет показатель и составить 15-15,5%.

При этом он подчеркивает, что Правительство РФ не будет пересматривать бюджет на будущий год в связи с повышением тарифов естественных монополий. «Невозможно точно прогнозировать инфляцию, всегда есть погрешность в пределах до 1%», — говорит Г. Греф.

Глава Минэкономразвития напомнил, что в бюджете на следующий год заложен показатель инфляции в 12-14%, при этом рост цен на 3,5% будет обеспечен увеличением тарифов естественных монополий.

В текущем году при ожидаемой инфляции 18% вклад в нее естественных монополистов оценивается примерно в 4%, добавил Г. Греф.

Он сказал также, что, принимая решение о предельном увеличении тарифов на следующий год на 35%, правительство учло темпы инфляции, роста ВВП, а также инвестиционные потребности естественных монополий.



РУССКИЕ МОНОПОЛИСТЫ ПРЕДЛАГАЮТ СВОИ РАЗМЕРЫ РОСТА ТАРИФОВ

«Газпром» предлагает увеличить цены на газ в январе на 20%, в июне — на 25,2%. Такие данные приводятся в докладе, подготовленном российскими министерствами к заседанию правительства.

В документе отмечается, что в этом случае средний прирост цен на газ за 2002 год к 2001 году составит 37,6%, что на 17,6% выше, чем в базовом варианте бюджета.

Бюджет на 2002 год предполагает средний прирост цен на газ за 2002 год в размере 20%.

При этом «Газпром» прогнозирует «снижение прибыли в будущем году по сравнению с 2001 годом с 163,8 млрд. до 143,0 млрд. рублей, рентабельности — с 54,8% до 41,9% и недостаток средств до уровня самофинансирования в размере 72,1 млрд. рублей».

Говоря об инвестиционной программе «Газпрома» на 2002 год, А. Миллер сообщил, что последний вариант предусматривает вложения в развитие газовой отрасли в размере 160 млрд. рублей.

РАО «ЕЭС России» предлагает повысить тарифы на электроэнергию в 2002 году на 46% в 2 этапа: в феврале — на 22% и июле — на 20%. В случае реализации этого варианта средний прирост тарифов в электроэнергетике за 2002 год к 2001 году составит 35,5-36,5%.

Инвестиционная программа РАО «ЕЭС России» в следующем году оценивается в 26 млрд. рублей.

МПС в 2002 году, рассчитывая на рост тарифов в размере 66%, планирует инвестировать в модернизацию и развитие сети российских железных дорог 161 млрд. рублей. Из этой суммы 123 млрд. рублей составят собственные средства предприятий МПС, а 38 млрд. рублей предполагается привлечь за счет внешних заимствований и получить за счет мер по снижению издержек.

ЭКОНОМИСТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ДРУГИЕ ПУТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СРЕДСТВАМИ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОГРАММ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИСТОВ

Искусственное повышение тарифов на услуги естественных монополий может привести к рецессии российской экономики, считают некоторые экономисты.

Так, например, советник президента РФ Андрей Илларионов заявляет, что существующие в настоящий момент тарифы на услуги естественных монополий «не занижены, а существенно завышены».

В качестве отрицательного примера подобного искусственного завышения он привел так называемый «валютный коридор», который искусственно поддерживал курс рубля и «стоил нам 4 года экономического кризиса, потери 20% производственного роста, увеличения на \$55 млрд. внешнего долга».

«Из этого же ряда и предложение повысить цены естественных монополий. Завышенные цены угрожают рецессией экономике — эта общемировая закономерность проверена столетиями», — констатировал А. Илларионов.

Отвечая на вопрос о предлагаемой им схеме принятия решения по увеличению тарифов естественных монополий, А. Илларионов заявил, что «повышение тарифов должно делаться только на основе детального анализа бюджетов естественных монополий».

Он считает, что раз РФ не выбрала путь либерализации цен на услуги естественных монополий и регулирование тарифов взяло на себя государство, то «вне зависимости от структуры собственности компании они по своему поведению фактически становятся публичными».

«Этот процесс должен предполагать рассмотрение бюджетов естественных монополий правительством и дальнейшее утверждение их в Государственной Думе», — убежден А. Илларионов.

По мнению советника президента, пока эта процедура не осуществляется, «никаких решений об увеличении тарифов делать нельзя».

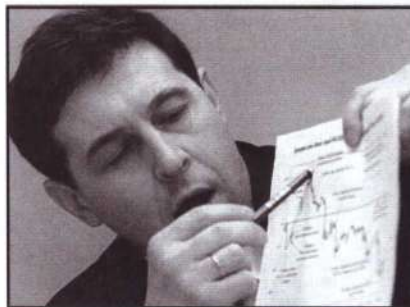
В свою очередь, экс-министр финансов РФ, заместитель гендиректора компании «Русский алюминий» Александр Лившиц полагает, что естественным монополиям при подготовке инвестиционных программ необходимо уходить от роста непрофильных активов.

Он напомнил, что «правительство и бизнес имеют много претензий и пожеланий к инвестиционным программам естественных монополий и первое из них — сокращение непрофильных активов или хотя бы их замораживание, но никак не рост».

«Я считаю, что всем надо следовать примеру «Газпрома», который пытается избавиться от непрофильных активов», — заметил он.

Кроме того, говоря о разработке инвестпрограмм естественных монополий, А. Лившиц отметил, что при их подготовке необходима «большая прозрачность, наличие технико-экономических обоснований проектов, организация тендеров на выбор поставщиков и подрядчиков».

По мнению экономиста, необходимо сокращение нагрузки на тарифную составляющую инвестиционной политики и возрастание нагрузки на остальные источники, включая привлечение кредитных и иных ресурсов.



ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РФ НА 2% УВЕЛИЧИЛИ ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Железные дороги России за 11 месяцев 2001 года перевезли 971,4 млн. тонн грузов, что на 2% превышает результат января-ноября прошлого года, сообщили в пресс-службе МПС России.

При этом, отметили в пресс-службе, грузооборот железных дорог за 11 месяцев составил 1315,9 млрд. тонно-километров, или на 5,2% больше, чем в январе-ноябре прошлого года.

В то же время отмечается снижение объемов пассажирских перевозок. Всего за 11 месяцев железные дороги России перевезли 1,22 млрд. пассажиров, в том числе 104 млн. в дальнем сообщении. Сокращение составило 7,9%.

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РФ ПОТРЕБУЕТ 4,6 ТРЛН. РУБ.

Реализация федеральной программы модернизации транспортного комплекса России, рассчитанная на 2002-2010 годы, потребует инвестиций в объеме 4 трлн. 646,3 млрд. рублей. Как сообщил департамент правительственной информации, это предусмотрено в постановлении правительства «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

Финансирование затрат из федерального бюджета запланировано в объеме 882,5 млн. рублей, из бюджетов субъектов Федерации — 1 трлн. 385,8 млрд. рублей, из внебюджетных источников — 2 трлн. 378 млрд. рублей.

При этом, отмечается в постановлении, в составе средств из внебюджетных источников собственные средства транспортных и операторских предприятий и компаний превысят 86%.

Программа предусматривает, что реализация транспортных проектов и формирование международных транспортных коридоров в направлении «Восток-Запад» и «Север-Юг» позволят сократить время доставки грузов и затраты на их доставку на 20-30%, в несколько раз увеличить объемы транзитных перевозок по территории России, в том числе контейнеров до 400 тыс. единиц в год.

По расчетам экспертов Минтранса, доходы отечественных транспортных операторских компаний в 2010 году могут составить до \$6 млрд.

ПАРЛАМЕНТСКАЯ КОМИССИЯ НЕДОВОЛЬНА РАССЛЕДОВАНИЕМ ЗЛУПОТРЕБЛЕНИЙ В МПС

Комиссия Госдумы по борьбе с коррупцией в высших эшелонах власти подвергла критике Генеральную прокуратуру РФ за то, что она не отреагировала на представленные ей в середине 1999 года материалы Счетной палаты РФ о злоупотреблениях в системе Министерства путей сообщения. Такой вывод содержится в 17-страничной справке парламентской комиссии «О проверке фактов, содержащихся в публикациях СМИ в отношении министра путей сообщения Николая Аксененко».

Как утверждает в документе, результаты проверки Счетной палатой деятельности МПС, представленные в Генпрокуратуру в середине 1999 года, «пролежали здесь без всякого реагирования вплоть до июня 2001 года, когда сюда вновь были направлены результаты проверки Счетной палатой деятельности МПС, где были выявлены еще более значительные злоупотребления».

В справке думской комиссии отмечается, что по результатам второй проверки Счетной палаты в октябре Генпрокуратура возбудила в отношении Н. Аксененко уголовное дело.

В справке думской комиссии, направленной депутатам, в частности, указывается на «нецелевое использование руководством МПС заемных средств в 1997-1998 гг.». Также отмечается, что руководство МПС «не проводило должной работы по погашению задолженностей иностранных железных дорог за международные перевозки», и «вместо принятия мер по получению этих средств от должников зачастую переуступало право требования долга сторонним организациям».

В справке содержится утверждение о низкой эффективности вложений МПС государственных средств в коммерческие структуры, что, по мнению парламентской комиссии, повлекло существенные материальные потери для государства.



ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ РАССМОТРЕЛО ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРОГРАММУ МПС НА 2002 ГОД

Правительство РФ на заседании приняло к сведению инвестиционную программу МПС на 2002 год, программа будет доработана и окончательно утверждена на заседании кабинета министров в январе. Об этом сообщил министр путей сообщения РФ Николай Аксененко на пресс-конференции в Москве.

Правительство РФ согласилось с тем, что инвестпрограмма МПС на 2002 год должна обеспечивать бесперебойную работу железнодорожного транспорта, сообщил Н. Аксененко.

По его словам, доработанная программа МПС будет делиться на две части — обязательную с определением конкретной суммы минимальных вложений и «рассчитанную на улучшение ситуации в железнодорожной отрасли».

Инвестиции в отрасль, согласно расчетам МПС, в следующем году должны составить не менее 123 млрд. руб., подчеркнул Н. Аксененко. Амортизационные отчисления из этой суммы составляют 110 млрд. рублей, 13 млрд. рублей МПС планируется привлечь за счет прибыли. Оставшиеся 37 млрд. руб., по словам главы министерства, это кредитные ресурсы, которые предполагается привлечь в следующем году.

До 15 декабря текущего года МПС совместно с министерствами и ведомствами должны скорректировать инвестиционную программу в соответствии с планами увеличения тарифов на перевозки в железнодорожном транспорте в 2002 году, сообщил Н. Аксененко.

Министр отметил «консолидированное единое мнение» в Правительстве РФ, касающееся инвестиционной программы железнодорожной отрасли.

МПС РАССЧИТЫВАЕТ ПРЕКРАТИТЬ ПЕРЕКРЕСТНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК С 2003 ГОДА

Правительство РФ повысит с 15 декабря 2001 года на 30% тарифы на пассажирские перевозки дальнего следования с целью уменьшения перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых. Об этом заявил на пресс-конференции в Нижнем Новгороде первый заместитель министра путей сообщения РФ Александр Целько.

По его словам, в 2001 году российские железные дороги направили на компенсацию убытков от пассажирских перевозок 36 млрд. рублей за счет грузовых тарифов.

В настоящее время, продолжил А. Целько, пассажирские тарифы компенсируют 65% затрат на пассажироперевозки, в 2002 году МПС планирует покрывать за счет повышения тарифов уже 80% затрат.

Начиная с 2003 года, сказал первый зам. министра, компенсация убытков от пассажирских перевозок за счет грузовых тарифов должна быть прекращена путем частичной компенсации из бюджета.

Для этого в федеральном бюджете планируется предусмотреть адресную компенсацию стоимости проезда в поездах дальнего следования для работников бюджетной сферы и различных категорий льготников, в том числе пенсионеров и ветеранов.

А. Целько добавил, что в настоящее время пассажирские перевозки дают не более 3% общей выручки российских железных дорог.

ПОЛНОСТЬЮ ЕДИНЫЙ ТАРИФНЫЙ ОРГАН БУДЕТ СФОРМИРОВАН К КОНЦУ 2002 г.

Структура единого тарифного органа (ЕТО) полностью будет сформирована к концу 2002 года, заявил журналистам председатель Федеральной энергетической комиссии Георгий Кутовой.

«Уже в ближайшее время в ФЭК будет создано второе правление, которое будет регулировать тарифы на транспорт», — отметил он. В настоящее время в ФЭК действует правление, устанавливающее тарифы на продукцию ТЭК.

По словам Г. Кутового, в январе должен появиться законодательный акт, который позволит законодательно оформить трансформацию ФЭК в ЕТО и переименовать комиссию. «До появления этого закона ЕТО будет работать в рамках ФЭК», — подчеркнул он.

Как известно, премьер-министр РФ Михаил Касьянов 8 ноября подписал постановление правительства, касающееся функционирования Федеральной энергетической комиссии в качестве ЕТО. Один из документов касается передачи из Министерства РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП) в ФЭК штатных единиц, второй — передачи ФЭК функций по регулированию тарифов на транспорте.

По данным ФЭК, штатная численность комиссии будет увеличена на 35 человек, а общая численность сотрудников должна составить 199 человек.



ТАРИФЫ МОНОПОЛИЙ РФ С 2003 г. СЛЕДУЕТ ПЕРЕСМАТРИВАТЬ РАЗ В ГОД

Потребительские тарифы естественных монополий с 2003 года следует пересматривать лишь один раз в год, считает глава Федеральной энергетической комиссии (ФЭК) РФ Георгий Кutowой.

“Если пределы изменения энерготарифов в год будут составлять около 3%, то такие тарифы могут пересматриваться даже раз в 5 лет”, — сказал он журналистам.

По его словам, “если мы будем часто возвращаться к регулированию тарифов естественных монополий, то будем все время ломать компаниям бизнес-планы”.

Г. Кutowой отметил, что “впоследствии Россия может перейти на пересмотр тарифов лишь раз в 2-3 года”.

Как отметил глава ФЭК, в США тарифы естественных монополий пересматриваются лишь один раз в 5 лет.

Как известно, Правительство РФ на днях установило верхний предел роста тарифов естественных монополий в течение 2002 года — 35%.

МПС РФ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ К 2005 ГОДУ ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА НА 27%

Проведение структурных реформ МПС России потребует роста объемов производства к 2005 году на 27%, заявил первый замминистра путей сообщения, председатель штаба отрасли по реформированию железных дорог РФ Александр Мишарин на совещании в управлении Свердловской железной дороги.

По его словам, к 2005 году планируется в 2 раза увеличить производительность труда в отрасли, при этом себестоимость должна снизиться в сопоставимых ценах на 10-15%.

А. Мишарин отметил, что такие параметры “позволят МПС оптимизировать и найти тот дополнительный источник, который позволит правильно провести преобразования, не поднимая тарифы или не допустив резкого роста тарифов выше инфляции, и провести реформы в существующем экономическом пространстве”.

Кроме того, для продолжения реформ в МПС необходимо рассмотреть вопрос развития БАМа в плане снижения его убыточности. Ситуация на сегодняшний день такова, отметил первый замминистра, что железнодорожная сеть требует географического изменения. В частности, отмирают железнодорожные линии, которые подходят к регионам, где запасы полезных ископаемых либо иссякают, либо заканчатся в ближайшее время.

За последние 6 лет железнодорожная сеть сократилась на 1,4 тыс. км. Более 20 тыс. км малодейственных линий нерентабельны.

В то же время, добавил А. Мишарин, “мало строится железных дорог к новым месторождениям, позволяющим сохранить объемы и топливный баланс страны”.

ЭКСПОРТНАЯ ПОШЛИНА НА НЕФТЬ В РОССИИ СНИЖЕНА С 23,4 ДО 19,2 ЕВРО ЗА ТОННУ

Правительственная комиссия по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифной политике приняла решение снизить экспортную пошлину на нефть с 23,4 евро за тонну до 19,2 евро за тонну.

Об этом сообщил журналистам министр экономического развития и торговли Герман Греф.

Новая пошлина вступит в силу через месяц после подписания соответствующего постановления премьер-министром РФ Михаилом Касьяновым.

Решение принято на основании мониторинга мировых цен на нефть марки Urals за сентябрь-октябрь 2001 г. Согласно этому мониторингу, средневзвешенная цена на нефть составила \$22,02 за баррель, или \$160,9 за тонну.

Комиссия также внесла технические изменения в проект новой редакции импортного таможенного тарифа РФ, который вступит в силу с 1 января 2002 года.

Кроме того, комиссия перенесла на следующее заседание рассмотрение вопроса о ставках экспортных пошлин на отдельные изделия из черных металлов.

КРАЗ В 2002 г. НАМЕРЕН ЭКОНОМИТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ \$1,5 МЛН.

АО “Красноярский алюминиевый завод” (КраАЗ), входящий в состав АО “Русский Алюминий”, намерен постепенно перейти на доставку готовой продукции потребителям в большегрузных контейнерах, сообщила пресс-служба КраАЗа.

Как отмечается в пресс-релизе, за 10 месяцев 2001 года экономия завода от перехода с крытых вагонов на контейнеры составила около \$900 тыс., в 2002 году планируется сэкономить \$1,5 млн.

Участки отгрузки КраАЗа изначально спроектированы под использование крытых железнодорожных вагонов, для этого были оборудованы складские помещения, разработана схема крепления грузов, подготовлена грузоподъемная техника. По этой схеме КраАЗ отгружает продукцию потребителям уже около 35 лет.

Между тем, по расчетам менеджеров завода, увеличение грузоперевозок в контейнерах позволяет снизить расходы на транспортировку на 30-40%, поскольку стоимость контейнера и платформы значительно ниже, чем у крытого вагона — \$16,5 тыс. и \$25 тыс. соответственно.

Кроме того, заявляет пресс-служба, доставка в контейнерах позволяет обеспечить целостность и сохранность продукции на всем протяжении пути следования, простоту погрузо-разгрузочных работ. Ежемесячно КраАЗ отправляет в контейнерах около 13-14 тыс. тонн алюминия.

Как сообщается в пресс-релизе, в настоящее время КраАЗ ведет переговоры с руководством Красноярской железной дороги об открытии контейнерных операций на станции “Красноярск — Северный”.

“Не отпала актуальность и в Северном морском пути, прорабатывается вариант перевозки грузных контейнеров на морских судах”, — отмечает пресс-служба.

В настоящее время из четырех алюминиевых заводов, входящих в АО “Русский Алюминий”, контейнерные перевозки организованы на двух — Красноярском и Саянском. Как утверждает пресс-служба КраАЗа, в ближайшем будущем на этот способ перевозки перейдут и другие заводы “РусАла”.

Основными акционерами АО “Красноярский алюминиевый завод” являются АО “Русский Алюминий” — 66,13% акций, Северо-Восточный инвестиционный банк — 25,45%.

За 10 месяцев 2001 г. КраАЗ увеличил производство первичного алюминия на 1,7% по сравнению с тем же периодом прошлого года — до 716 тыс. 339 тонн.

В конце ноября с.г. прошло заседание коллегии Минтранса России, где одним из вопросов было рассмотрение «Хода реализации в 2001 году рекомендаций ИКАО по итогам проверки этой организацией Росавиации Минтранса России». С докладом по данному вопросу выступил первый заместитель министра транспорта России А.НЕРАДЬКО.

Главной задачей ИКАО является разработка международных стандартов и правил, способствующих безопасности, регулярности и эффективности пассажирских грузовых авиаперевозок, осуществляемых на международных авиалиниях. Необходимым условием при этом является соблюдение интересов всех стран — членов ИКАО.

Президентом Совета ИКАО на протяжении 25 лет является доктор ссад Котайт.

В 1995 году Совет ИКАО утвердил программу ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов, а также соответствующий механизм финансирования и технической поддержки. С марта 1996 года эта программа начала функционировать в виде добровольной оценки состояния системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Российская Федерация, как и многие развивающиеся в авиационном отношении страны, не участвовала в добровольной программе проверки безопасности полетов.

Возникшая острая необходимость повышения внимания к безопасности полетов авиации во всем мире привела к созыву в ноябре 1997 года конференции генеральных директоров гражданской авиации, в которой активное участие приняла российская делегация. Конференция завершилась единогласным решением о переходе от добровольных проверок к программе, предусматривающей проведение регулярных, обязательных проверок состояния безопасности полетов, которые должны охватывать все государства-члены ИКАО и должны проводиться аудиторами ИКАО. В соответствии с решением 32-й сессии Ассамблеи ИКАО эта работа стала проводиться в договаривающихся государствах с 1 января 1999 года.

Цель программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов состоит в содействии достижению безопасности полетов авиации во всем мире посредством проведения регулярных проверок договаривающихся государств для определения положения дел в области осуществления государствами контроля за обеспечением безопасности полетов и внедрения соответствующих стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

Основные цели проверки заключаются:

- в определении уровня выполнения государством стандартов ИКАО;

- в оценке уровня соблюдения государством рекомендуемой практики ИКАО, соответствующих процедур, положений инструктивного материала и практики, касающейся обеспечения безопасности полетов;

рандума о взаимопонимании между ИКАО и проверяемым государством. Указанный цикл проверки предполагает:

- со стороны ИКАО — подготовку конфиденциального предварительного отчета о результатах проверки, рассмотрение и согласование плана мероприятий по устранению недостатков, представленного государством, подготовка конфиденциального окончательного отчета и краткого отчета о результатах проверки для рассылки всем государствам — членам ИКАО;

- со стороны проверяемого государства — разработку и согласование с ИКАО плана мероприятий по устранению недостатков, замечаний по предварительному, окончательному и краткому отчетам.



ИКАО рекомендует...

Международная организация гражданской авиации проверила обеспечение безопасности полетов гражданской авиации

- в определении эффективности внедрения государством системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов путем принятия законов и правил, создания полномочного органа и инспекции по обеспечению безопасности полетов и предоставления возможностей проведения проверки;

- в предоставлении договаривающимся государствам консультаций (рекомендаций) с целью расширения, по мере необходимости, их возможностей в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

Программа ИКАО по проведению проверок базируется на следующих основных принципах:

- суверенитет
- универсальность
- транспарентность и гласность
- своевременность
- всеобъемлющий характер
- последовательность и объективность
- справедливость
- качество.

В целях единообразного и универсального способа проведения проверок Секретариатом ИКАО разработаны стандартные процедуры проверок, которые предусматривают согласование сроков и порядка проведения проверки, подписание Мемо-

Для целей проверки ИКАО разработала определения, в соответствии с которыми она классифицирует состояние соблюдения государством международных и национальных норм по обеспечению безопасности полетов:

- невыполнение — недостаток, относящийся к характеристикам, документам или процедурам, которые не удовлетворяют положениям Конвенции о международной гражданской авиации и национальных нормативных документов;

- несоблюдение — недостаток, относящийся к характеристикам, документации или процедурам, которые не удовлетворяют требованиям рекомендуемой практики, правил, руководящих принципов или обоснованной практики обеспечения безопасности полетов авиации;

- несоответствие — недостаток, относящийся к характеристикам, документации или процедурам, которые не удовлетворяют стандартам ИКАО.

С 1999 года ИКАО проведено более 120 проверок государств, среди которых США, Великобритания, Австралия, Германия, Франция, Индия, Китай, Финляндия, Бразилия и другие. До сентября будущего года, т.е. до 33-й сессии Ассамблеи, ИКАО должна завершить процесс проверки всех 185 государств — членов организации.

По результатам работы группы по проверке составляются отчеты, в которых указываются различия между действующими в государстве правилами и нормативными положениями приложений ИКАО. К настоящему времени на основа-

Из досье МЭ. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) является одним из наиболее представительных специализированных учреждений Организации Объединенных Наций. В настоящее время в состав ИКАО входят 187 государств, присоединившихся к Конвенции о международной гражданской авиации, принятой государствами в 1944 г. в г. Чикаго.



нии полученных результатов оценок в государствах Секретариат ИКАО определил два основных вида проблем, которые возникают в связи с устранением отмеченных пробелов и недостатков:

а) в развитых государствах существует довольно большое количество различий между действующими в этих государствах правилами и стандартами ИКАО. В каждом из государств было выявлено в среднем около ста различий в отношении положений. Хотя ни в одном из таких государств обеспечение безопасности полетов не вызывает особой тревоги, тем не менее следует отметить, что цель этой программы заключается в том, чтобы обеспечить соблюдение действующих нормативных положений;

б) в большинстве развивающихся стран еще не решены проблемы, связанные с отсутствием нормативно-правовой базы, несовершенной системой организации производства и отсутствием квалифицированного и опытного технического персонала.

По мнению Секретариата ИКАО, следующие проверки для оценки положения дел с выполнением рекомендаций должны осуществляться с целью удостовериться, что работа по решению проблем, связанных с обеспечением безопасности, продолжается.

При рассмотрении хода выполнения универсальной программы по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО рекомендовала проводить проверки в каждом государстве, по крайней мере, раз в пять лет. При этом организация сохраняет за собой право проведения внеочередных проверок при получении достоверной информации о том, что государство не в состоянии соблюдать положения ИКАО, касающиеся безопасности полетов.

ИКАО также рекомендовала начать распространение универсальной программы проверок на другие области, не охваченные в настоящее время проверкой. На первом этапе в сферу действия расширенной программы рекомендуется включить такие связанные с безопасностью полетов области, как аэродромы/аэродромные службы, обслуживание воздушного движения и расследование авиационных происшествий. Реализацию расширенной программы проверки планируется начать в 2002 году.

В период со 2 по 18 октября 2000 г. группа аудиторов ИКАО провела проверку организации контроля за обеспечением безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации. Группа ИКАО состояла из семи аудиторов, пять из которых являются сотрудниками Секретариата ИКАО и два специалиста, прикомандированные из ведомств ГА Франции и Кубы. Проверка проводилась в Государственной службе гражданской авиации Минтран-

са России, а также выборочно в Северо-Западном ОМТУ ВТ, авиапредприятиях: ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии», ЗАО «Авиакомпания «Аэрофрахт», ЗАО «Авиакомпания «Волга-Днепр», ГУАП «Пулково», в Санкт-Петербургском авиационном ремонтном заводе «СПАРК» и в Ульяновском высшем авиационном училище. В ходе проверки группа ознакомилась также с работой Межгосударственного авиационного комитета, АНТК им. С.В. Ильюшина и ульяновского авиационного завода «Авиастар».

По результатам проверки гражданской авиации Российской Федерации группа ИКАО представила 41 рекомендацию, из них:

- 2 рекомендации, относящиеся к основному авиационному законодательству и правилам гражданской авиации;
- 5 рекомендаций, относящихся к системе организации гражданской авиации;
- 9 рекомендаций, относящихся к подготовке и выдаче свидетельств авиационному персоналу;
- 5 рекомендаций, относящихся к сертификации и контролю за производством полетов;
- 20 рекомендаций, относящихся к летной годности воздушных судов.

Большинство рекомендаций носят технический характер и адресованы ГСГА Минтранса России. 5 рекомендаций непосредственно обращены к Правительству Российской Федерации.



В качестве примера приводятся некоторые рекомендации, адресованные ГСГА России.

• Аудиторы ИКАО отметили, что в ГСГА и ее региональных территориальных управлениях отсутствуют библиотеки нормативно-технической документации, а в технические публикации и документы на регулярной основе не вносятся поправки и дополнения. Рекомендовано утвердить необходимые процедуры по обновлению документации, включая внесение последних поправок в документы и публикации ИКАО;

• Рекомендовано обновить правила и процедуры по выдаче свидетельств авиационному персоналу, которые были разработаны еще в МГА СССР;

• Рекомендовано в правилах выдачи свидетельств авиационному персоналу ввести требования по проверке знаний

членов летных экипажей, диспетчеров УВД и инженерно-технический персонал в области человеческого фактора – возможностей и ограничений человека;

• Предложено выделить соответствующие ресурсы для реализации общегосударственной программы проведения инспекций во всех авиационных учебных заведениях и центрах и обеспечить, чтобы такие инспекции и проверки были регулярными;

• Рекомендовано внести изменения в федеральные авиационные правила (ФАП) для того, чтобы отразить ограничения, применимые к периодам времени в полете и служебному времени членов летного экипажа;

• Рекомендовано внести в ФАП изменения с тем, чтобы отразить требование к воздушным судам (ВС) с газотурбинными двигателями с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг о наличии на борту системы предупреждения опасного сближения с землей (GPWS);

• Предложено обеспечить ведение всей необходимой документации по летной годности для всех ВС иностранного производства, зарегистрированных в Реестре российских гражданских воздушных судов;

• Рекомендовано изменить ФАП с тем, чтобы внести требования по периодическим проверкам взвешивания и центровки ВС, особенно иностранного производства, после изменений конструкции, большого ремонта или модификации;

• Рекомендовано обеспечить регулярное проведение аудита субподрядчиков по техобслуживанию ВС на зарубежных технических базах;

• Предложено принять соответствующие меры для того, чтобы все ВС, не относящиеся к государственной авиации по определению статьи 22 ВК РФ, т.е. и ВС экспериментальной авиации, были переданы из государственного регистра в регистр гражданской авиации;

• Предложено разработать правила по летной годности и производству полетов для авиации общего назначения для поддержки ожидаемого резкого увеличения количества таких ВС при переводе их из государственного регистра в регистр гражданской авиации.

Государственной службой гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации разработан план мероприятий по реализации рекомендаций и выводов аудиторов ИКАО, который в марте 2001 года был представлен в ИКАО на рассмотрение и одобрение. В апреле 2001 года в штаб-квартире ИКАО состоялись специальные консультации между ГСГА Минтранса России и секцией по проверке Секретариата ИКАО. В результате ИКАО одобрила представленный план мероприятий и включила его в окончательный и в краткий отчеты о проверке Государственной службы гражданской авиации.

Валентин ПУЩИН,
пресс-центр Минтранса РФ

МЕНЬШЕ АЭРОПОРТОВ

МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ СТАТУС В СЕМИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ

Министерство транспорта РФ по поручению Правительства России подготовило предложения по оптимизации количества международных аэропортов в стране.

Как сообщил начальник управления аэропортовой деятельности Минтранса РФ **Юрий Баранов**, этот вопрос будет рассмотрен на заседании правительственной комиссии по транспортной политике.

По его словам, Государственная служба гражданской авиации России (ГСГА) Минтранса РФ планирует провести работу по оптимизации количества международных аэропортов в два этапа. В качестве первого этапа ГСГА планирует предложить к закрытию 7 международных аэропортов, в которых не поддерживается на необходимом уровне объем международных перевозок.

В рамках второго этапа предполагается провести углубленное технико-экономическое обоснование содержания международных секторов тех аэропортов, которые могут подлежать закрытию, на основании методики, разрабатываемой в Минэкономразвития РФ.

“Предложения по аэропортам пока не согласовывались с субъектами Федерации”, — подчеркнул Ю. Баранов. В связи с этим он отказался назвать международные аэропорты, планируемые к закрытию. В то же время он не исключил, что “может пройти инициатива и по Анадырю, где совсем незначительные перевозки”.

Как отметил г-н Ю. Баранов, ГСГА на данный момент проанализировала объем работ в международных аэропортах России за последние 3-5 лет и выяснила, что ряд из них могут быть закрыты как пункты пропуска через государственную границу. По его словам, в Госавиаслужбе подходят к этому вопросу исходя не только из объемов международных перевозок, но и из значимости аэропортов для экономики регионов и других аспектов.

“Есть проблема, которая заключается в неэффективности деятельности некоторых международных аэропортов, в которых необходимо содержать, в частности, карантинные, таможенные и пограничные службы”, — заметил Ю. Баранов.

В РФ на сегодня, по данным Минтранса РФ, работает 69 международных аэропортов, из которых одна треть выполняет незначительные объемы перевозок грузов и почты, предъявляемых

ими как международные. “Их объемы мало отличаются от нулевых”, — сказал начальник управления. Таким образом, подытожил он, “расходы федерального бюджета на эти цели не окупаются”.

“Мы имеем неоднократные предложения по этому вопросу и от пограничной службы. В аэропорту “Шереметьево”, в частности, 50% кабин пропуска не задействовано из-за отсутствия персонала. При этом в ряде других международных аэропортов пограничники сидят без работы. С этим мириться нельзя”, — отметил Ю. Баранов.

По его словам, за последние десять лет количество международных аэропортов утроилось. Как правило, они открывались по инициативе субъектов Федерации. При этом финансирование расходов, связанных с обеспечением содержания международных секторов аэропортов, осуществляется из федерального бюджета.

Как отметил Ю. Баранов, закрытие международного аэропорта — “это очень непростой вопрос”. По его словам, “открывать было легче, чем закрывать”. После инициативы о закрытии аэропорта должно быть обращение с соответствующим ходатайством в правительство, потом — поручение правительства заинтересованным министерствам и ведомствам для изучения этого вопроса, потом — постановление правительства, сказал он.

В настоящее время подготовлены предложения по внесению изменений в порядок открытия пунктов пропуска через границу, сообщил Ю. Баранов. В частности, по его словам, в документе “усиливается вопрос” по технико-экономическому обоснованию открытия аэропортов, а также содержится требование проведения независимой межведомственной экспертизы. Кроме того, сейчас в Минэкономразвития РФ готовится методика экономического обоснования необходимости открытия аэропортов.



МИНИСТРЫ СТРАН АТР ПОДДЕРЖАЛИ ПРОЕКТЫ РОССИИ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСИБА

Проекты России по развитию Транссибирской железнодорожной магистрали и ее соединения с Транскорейской магистралью были поддержаны на конференции министров стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) по развитию инфраструктуры, которая прошла в Сеуле.

Как сообщили в пресс-службе МПС РФ, на конференции с докладом выступил первый зам. министра путей сообщения России **Александр Целько**. Глава российской делегации отметил актуальность создания эффективных маршрутов наземного транспорта в сообщении Азия — Европа, основу которых составляет Транссибирская магистраль.

В контексте темы конференции г-н А. Целько отметил целесообразность реализации крупных инвестиционных проектов, осуществляемых МПС РФ и имеющих международное значение. В первую очередь, это проект реконструкции восточного участка Транскорейской железной дороги и соединения ее с Транссибом. Это позволит осуществлять транзитные перевозки грузов из Кореи через Транссиб в Европу.

Докладчик также отметил перспективность другого международного транспортного направления — Север — Юг, который позволит осуществить транспортную связь стран Евросоюза через территорию России с государствами Персидского залива и бассейна Индийского океана.

Не менее важным проектом, по словам А. Целько, является строительство прямого железнодорожного перехода с материка на остров Сахалин и в дальнейшем — соединение его с железнодорожной сетью Японии, что станет предпосылкой создания трансконтинентального моста Азия — Европа.

В докладе А. Целько была также отмечена еще одна важная проблема — освоение зоны БАМа, в частности разработка крупных месторождений полезных ископаемых, среди которых **Чинейское** (полиметаллических руд), **Эльгинское** (угольное), **Удоканское** (медное) месторождения. Создаваемая при этом транспортная инфраструктура для освоения месторождений позволит вовлечь экономический потенциал Дальневосточного региона в экономику стран АТР и существенно повысить экспортный потенциал России.

Конференция министров стран АТР специальной резолюцией поддержала проект соединения Транссиба с Транскорейской железной дорогой.

**Редакционно-
издательский центр газеты**

"Морские вести России"

подготовит и издаст для Вас:

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

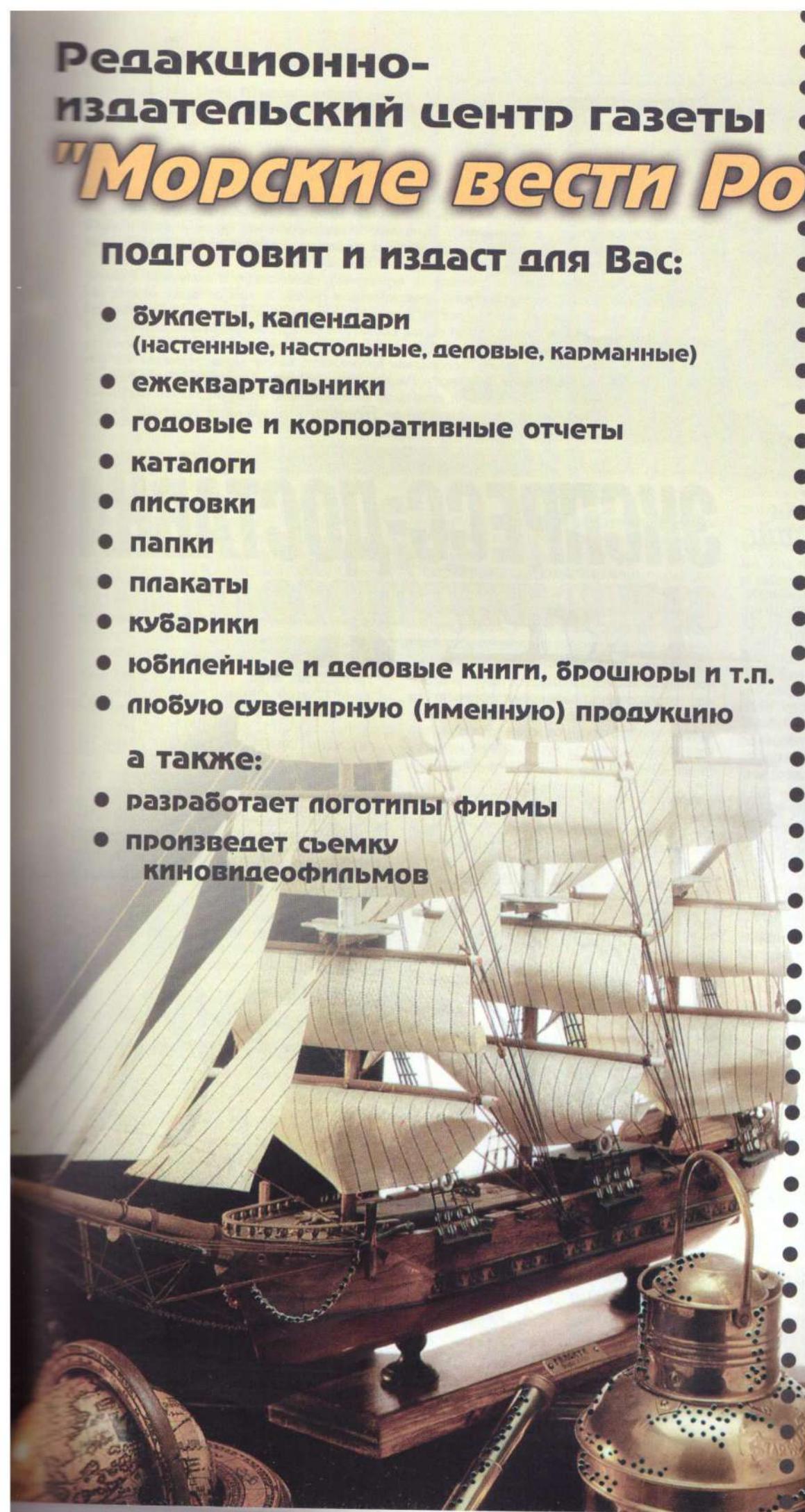
а также:

- разработает логотипы фирмы
- произведет съемку
киновидеофильмов

НАШИ КООРДИНАТЫ:

101999, Москва, ул. Петровка, д. 3/б.

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





Александр НЕВОДИН,
начальник департамента
международного сотрудничества
АО "Совмортранс"

При строительстве любого промышленного объекта своевременная доставка комплектующих и оборудования — задача первостепенная. Простой влетают в копеечку и строителю, и подрядчику, и перевозчику. Проблемы экспресс-доставки грузов в связи с этим особенно актуальны. Тормозить такие грузы на таможне — значит срывать сроки строительства, пуск объектов в работу, развитие производства и т.д.

Найти общий язык грузоотправителю, перевозчику, экспедитору и таможне в конечном счете означает развитие роста производства в стране и, что не менее важно, исключение таких явлений, как "серая" и "черная" растаможка. Многие грузополучатели сегодня уже не хотят работать по такой схеме. Им интересно предъявить налоговым и таможенным органам официальные документы о закупке этих товаров. К сожалению, российский перевозчик не всегда в состоянии предложить такой сервис. Объемы же грузов, нуждающихся в срочной доставке в Россию, растут с каждым годом. Пути решения этой важной проблемы предлагают начальник департамента международного сотрудничества АО "Совмортранс" Александр Неводин и генеральный директор фирмы "Транснаутик Аэро" Владимир Голов.

**СРОЧНАЯ ДОСТАВКА
ГАРАНТИРУЕТ БОЛЬШИЕ
ГРУЗОПОТОКИ**

- Проблема экспресс-доставки корреспонденции на российском транспортно-экспедиторском рынке очень актуальна. Сейчас в Москве в этом бизнесе занято более 1000 человек. Первой крупной специализированной фирмой, которая пришла на советский рынок и с которой мы заключили контракт еще в 1983 году, была DHL. Сегодня в России успешно работают также такие фирмы, как Federal Express, TNT, UPS и др.

Опыт их работы, конечно же, вдохновляет, очень бы хотелось внедрить его в систему экспресс-доставки и контрактных грузов. В частности, "Совмортранс" сейчас развивает новое для себя направление — срочную доставку комплектующих для промышленных объектов. Сейчас, например, актуален такой известный контракт, как "Голубой поток" — по экспортным поставкам газа в Турцию. Газопровод будет прокладываться по дну Черного моря. Естественно, туда будут доставляться как крупногабаритные, тяжеловесные грузы, так и генеральные и контейнерные. В их доставке задействованы все виды транспорта: морской, железнодорожный, автомобильный, авиационный. Причем возникают ситуации, когда необходимо срочную экспресс-доставку отправить какой-либо из этих грузов — для избежания остановки строительства.

Мы работаем также еще над одним проектом по доставке оборудования для строительства гидрокрекинговой установки в Киришах (Ленинградская область). В основном это дорогостоящее крупногабаритное импортное оборудование для газо- и нефтепереработки.

Естественно, проведение таких работ нуждается в упрощенных схемах таможенного оформления. Отрадно, что в принципе сами таможенные органы это тоже понимают. Например, из ГТК еще в 1992 году в РАМЭ (сегодня Ассоциация экспедиторов России) обращались с просьбой порекомендовать им несколько солидных экспедиторских компаний, которым они могли бы на определенных условиях пре-

**ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА
СРОЧНО НУЖДАЕТСЯ В ЛЬГОТАХ**

доставить некий льготный статус, например, отложенное таможенное оформление — под определенные обязательства, с тем, чтобы экспедитор мог срочно доставить груз до получателя, а уже потом провести оформление и перечисление необходимых платежей.

Хотелось бы вернуться к этому вопросу и обсудить наши проблемы с сотрудниками из таможенного комитета. У нас уже назначена встреча, в которой примет участие и генеральный директор фирмы

"Транснаутик Аэро" (Германия) Владимир Голов. С этой фирмой, образованной в 1984 году и работающей по немецкому законодательству, но со 100-проц. российским капиталом, у нас большие планы на будущее.

Мы очень надеемся на плодотворность наших совместных переговоров и всемерную поддержку со стороны АЭР в этом вопросе.

Когда-то я стоял у истоков российской курьерской службы. (Кстати, мой бывший



сотрудник г-н **Иван Шацких** сегодня генеральный директор UPS в России). Таможня, как известно, одна из самых консервативных организаций, но лет 20 назад, когда я работал в "Союзвнештранс" над созданием курьерской службы, нам удалось убедить ГТУ МВТ СССР в целесообразности предоставления нам льготного порядка досмотра корреспонденции и мелких партий образцов.

Сегодня речь идет прежде всего о грузах, требующих срочной доставки как при разовых договорах, так и по долгосрочным контрактам, т.е. об экспресс-доставках оборудования и комплектующих.

Такая проблема в мире решается по-разному. Скажем, у нас есть партнеры в Германии, которые специализируются именно на таких срочных отправлениях. Их офис находится во Франкфурте, где имеется самый крупный в Европе аэропорт, как по оснащению, так и площадям. Например, они имеют соглашение с таможенной Бразилии о том, что они платят по такому грузам \$6 за 1 кг груза, безотносительно к его стоимости и т.д. Т.е. они его декларируют как срочный груз и платят эту пошлину. Для нас подобная практика была бы самым приемлемым вариантом.

Очевидно, ГТК попросит обеспечить такие перевозки путем внесения определенного залога, что должно будет гарантировать оплату нами таможенных сборов. Однако никто не заинтересован отвлекать большие средства из оборота, и поэтому многое зависит от того, какую сумму потребуется внести на этот счет. Если она будет для "Совмортранса" неподъемной, тогда нам нужно будет с кем-то объединяться. Но все же хотелось бы решить этот вопрос самостоятельно.

Отрадно, что все грузоотправители, с кем мы вели переговоры на предмет возможного сотрудничества, заявляют, что если предоставится возможность срочной доставки, то они гарантируют большие объемы грузопотока. Фактически эти же грузы сегодня идут через "серую" и "черную" растаможку. Об этом таможня знает. Наша цель здесь — ускорить прохождение грузов, а таможни — хотя бы частично легализовать "серый" грузопоток.

К примеру, разговаривая с сотрудниками одной из западных автомобилестроительных фирм, работающих в России, я спросил, нужна ли им такая услуга. Они сказали, что сейчас они вынуждены прибегать к различным неофициальным схемам для быстрого растаможивания комплектующих для автомобилей. Но, если появится возможность этот грузопоток легализовать, они с удовольствием пойдут на это.

Что касается АО "Совмортранс", то сегодня мы пытаемся сделать все от нас зависящее, чтобы такой порядок работы прочно и надолго установился на нашем отечественном рынке.



Владимир ГОЛОВ,
генеральный директор
фирмы "Трансаэро"

ГОТОВЫ РАБОТАТЬ ВМЕСТЕ

- Сегодня очень много грузов, идущих в Россию на строительство различных промышленных объектов, носят чисто контрактный характер, их необходимо доставлять срочно, так как простои при монтаже оборудования обходятся достаточно дорого. Более того, если поставщик не успевает доставить груз в оговоренные в контракте сроки, предусмотрены штрафные санкции — отнюдь не малые. Чтобы избежать этого, многие обращаются к услугам "серой" растаможки. И таких грузов очень много.

Рынок срочной доставки в мире существует давно — и в Европе, и в Америке, и в Азии. Попытки решать эти вопросы в России, например, с коммерческими фирмами, которые работают в Шереметьево, какое-то время имели успех. Увы — недолго. В основном это касается, конечно, официально закупленных грузов, имеющих все соответствующие документы.

Очень хочется вместе с "Совфрахтом" и "Совмортрансом", которые пытаются сегодня легально ускорить прохождение грузов, довести это дело до достойного уровня. Открыть "зеленый коридор" для таких грузов — наша совместная задача. Это принесет облегчение рынку и дополнительные средства в российский бюджет.

Тех, кто ждет прямых рейсов, сегодня очень много. К примеру, был случай, когда в Кемеровской области нужно было до морозов ввести в строй отопительную станцию. Но есть только один рейс, который делает "Аэрофлот" и который всегда забронирован "под завязку". Что касается других фирм, то в Шереметьево пока, к сожалению, нет надежных и опытных коммерческих структур, которые были бы достаточно скоординированы и могли бы оперативно решать крупномасштабные промышленные задачи. Разовые рейсы — это одно, долгосрочные контракты — совершенно другое.

В Германии мы этим занимаемся уже давно, почему не попробовать применить наш опыт в России? Если будет найден оптимальный путь вместе с ГТК в реше-

нии проблемы срочной доставки грузов, то мы ожидаем грузопоток, оцениваемый в миллионах немецких марок. Если в Европе сегодня идет некоторый спад грузовых авиаперевозок, то в России идет подъем экономики, заключаются долгосрочные контракты на строительство промышленных объектов, не говоря уже о поставках запчастей к автомобилям.

Многие грузополучатели сегодня уже не хотят ни "черной", ни "серой" растаможки. Им интересно предъявлять налоговым и таможенным органам нормальные документы о закупке этих товаров, они готовы отчитываться и платить налоги, но таких путей пока нет. Российские перевозчики не в состоянии предложить такой сервис.

В настоящее время наша компания закупает самолеты Аэрофлота Ил-76 и аэробусы А-310. У них достаточные емкости для грузовых перевозок. Доставить груз до Москвы — проблем нет. Вопрос стоит, как доставить груз в регионы России. Дело в том, что за последние годы произошло резкое сокращение авиаперевозчиков, и в России теперь летают не во все направления. Кроме того, могут потребоваться мультимодальные перевозки с использованием железнодорожного и автомобильного транспорта.

Мы практически выполняем функцию генеральных агентов — организуем продажу, расчеты, бронирование, прием грузов. Сегодня немного расширили свой сервис, начали заниматься обслуживанием, т.е. принимаем груз через своих партнеров, наши сотрудники это контролируют, готовят таможенные документы и отправляют его. Т.е. контролируем весь путь: от момента отправки до попадания груза в пункт назначения. Сейчас организуем также и информационный сервис — через Интернет.

Недавно получили лицензию таможенного брокера и можем оказать полный комплекс услуг, что особенно важно для избежания неожиданных задержек груза.

Естественно, пока контрактов на срочную доставку мы не имеем, хотя уже были готовы начать переговоры с некоторыми поставщиками. Пришлось отложить разговор до решения вопроса с ГТК.

P.S. О развитии проекта по экспресс-доставке грузов читайте в следующем номере журнала.

TRANS Russia 2002

**7-я Московская
международная конференция
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ
25-26 марта 2002 г.
Москва, гостиница «Ренессанс»**



ТЕМАТИКА

- Модернизация транспортной системы России
- Присоединение России к ВТО
- Формирование и развитие международных транспортных коридоров
- Реформа МПС и железнодорожные перевозки
- Интермодальные грузовые перевозки
- Электронный бизнес в логистике
- Транспортно-складские терминалы
- Морские и речные перевозки, функционирование портов

УЧАСТНИКИ

- Региональные и федеральные органы управления
- Финансовые институты
- Крупнейшие грузоотправители и грузоперевозчики
- Таможенные структуры

Организаторы:



Московский офис

Тел.: +7(095) 935 7350

Факс: +7(095) 935 7351

E-mail: conference@ite-expo.ru

www.transrussia.ru

London office

Тел.: +44 (0) 20 7596 5000

Факс: +44 (0) 20 7596 5111

E-mail: transport@ite-exhibitions.com

www.ite-exhibitions.com/trans

При поддержке:



Министерства экономического
развития и торговли РФ

Министерства путей сообщения РФ

Государственного
таможенного комитета РФ

Спонсор:



Информационная поддержка:



www.transportweekly.com



Технологический спонсор:





Из досье "МЭ"

Измайлов Чингиз Шамилевич
Должность – заместитель министра транспорта Российской Федерации, Государственный советник Российской Федерации 1-го класса

Родился в 1948 в г. Баку Азербайджанской ССР

Образование высшее, в 1968 г. закончил Бакинское мореходное училище, в 1975 г. – Одесское высшее инженерное морское училище,

в 1991 г. – Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР.

Специальность - судовождение на морских путях

Награжден: медалями "За трудовую доблесть", "300 лет Российскому флоту"; значок ордена "Почетному работнику морского флота"; знак ордена "Почетный работник транспорта России".

Из биографии: курсант Бакинского мореходного училища, матрос, третий помощник, второй помощник капитана на судах Каспийского морского пароходства Минморфлота СССР; Возглавлял комсомольскую и партийную организации Каспийского морского пароходства; Работал замначальника агентства Советского Дунайского пароходства в Румынии; Первым замначальника Каспийского морского пароходства.

В Минтрансе РФ:

- замначальника отдела технологии перевозок Управления координации транспортных систем;
 - начальник отдела регулирования транспортных потоков Управления координации транспортных систем;
 - замначальника Управления координации транспортных систем;
 - замруководителя Департамента координации транспортных систем и логистики;
 - руководитель Департамента регулирования производственной деятельности морских портов;
- В н. вр. - заместитель министра транспорта Российской Федерации.**

Министерство транспорта Российской Федерации Приказ

28.12.2001 г. Москва № 1775/к

Объявляю, что Правительство Российской Федерации распоряжением от 24 декабря 2001 года № 107-р назначило Измайлова Чингиза Шамилевича заместителем министра транспорта Российской Федерации, в связи с чем считать его освобожденным от ранее занимаемой должности.

Министр С. Франк

Министерство транспорта Российской Федерации Приказ

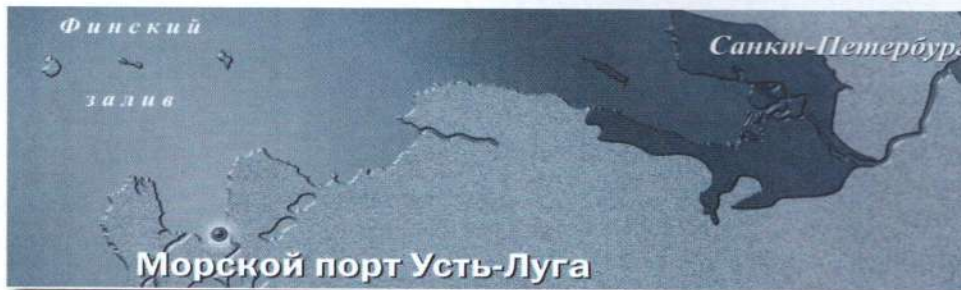
20 декабря 2001 г.
№179

Об открытии в морском торговом порту Приморск (Ленинградская область) пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 июля 2001 г. №904-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, №29, ст. 3045) и пунктом 18 Положения о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 1998 г. №60 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, №4, ст. 485), приказываю:

1. Открыть в морском торговом порту Приморск (Ленинградская область) пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации для международного морского грузового сообщения.
2. Администрации пункта пропуска разработать и утвердить общий распорядок работы пункта пропуска, разработать и ввести в действие технологическую схему пропуска через государственную границу Российской Федерации физических лиц, транспортных средств и грузов.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя министра В. В. Рукшу.

Министр С. Франк



Министерство транспорта Российской Федерации Приказ

7 декабря 2001 г.
№ 175

Об открытии в морском порту Усть-Луга (Ленинградская область) пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2000 г. № 1572-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, №46, ст. 4572) и пунктом 18 Положения о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 1998 г. № 60 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 4, ст. 485), приказываю:

1. Открыть в морском порту Усть-Луга (Ленинградская область) пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации для международного морского грузового сообщения.
2. Администрации пункта пропуска разработать и утвердить общий распорядок работы пункта пропуска, разработать и ввести в действие технологическую схему пропуска через государственную границу Российской Федерации физических лиц, транспортных средств и грузов.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя министра В. В. Рукшу.

И.о. министра А. Насонов



Министерство транспорта Российской Федерации Приказ

28.12.2001 г. Москва № 1775/к

Объявляю, что Правительство Российской Федерации распоряжением от 24 декабря 2001 года № 107-р назначило Измайлова Чингиза Шамилевича заместителем министра транспорта Российской Федерации, в связи с чем считать его освобожденным от ранее занимаемой должности.

Министр С. Франк

Министерство транспорта Российской Федерации Приказ

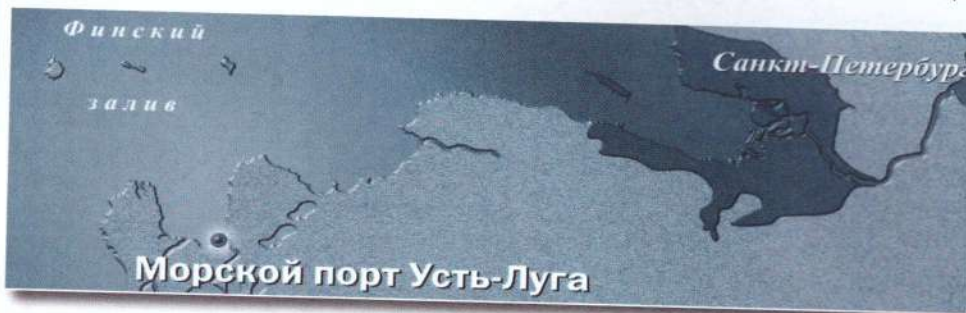
20 декабря 2001 г.
№179

Об открытии в морском торговом порту Приморск (Ленинградская область) пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 июля 2001 г. №904-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, №29, ст. 3045) и пунктом 18 Положения о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 1998 г. №60 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, №4, ст. 485), приказываю:

1. Открыть в морском торговом порту Приморск (Ленинградская область) пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации для международного морского грузового сообщения.
2. Администрации пункта пропуска разработать и утвердить общий распорядок работы пункта пропуска, разработать и ввести в действие технологическую схему пропуска через государственную границу Российской Федерации физических лиц, транспортных средств и грузов.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя министра В. В. Рукшу.

Министр С. Франк



Министерство транспорта Российской Федерации Приказ

7 декабря 2001 г.
№ 175

Об открытии в морском порту Усть-Луга (Ленинградская область) пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2000 г. № 1572-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, №46, ст. 4572) и пунктом 18 Положения о пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 1998 г. № 60 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 4, ст. 485), приказываю:

1. Открыть в морском порту Усть-Луга (Ленинградская область) пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации для международного морского грузового сообщения.
2. Администрации пункта пропуска разработать и утвердить общий распорядок работы пункта пропуска, разработать и ввести в действие технологическую схему пропуска через государственную границу Российской Федерации физических лиц, транспортных средств и грузов.
3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя министра В. В. Рукшу.

И.о. министра А. Насонов

Из досье "МЭ"

Измайлов Чингиз Шамилевич
Должность – заместитель министра транспорта Российской Федерации, Государственный советник Российской Федерации 1-го класса

Родился в 1948 в г. Баку Азербайджанской ССР
Образование высшее, в 1968 г. закончил Бакинское мореходное училище, в 1975 г. – Одесское высшее инженерное морское училище, в 1991 г. – Академию народного хозяйства при Совете Министров СССР.

Специальность – судовождение на морских путях
Награжден: медалями "За трудовую доблесть", "300 лет Российскому флоту"; значок ордена "Почетному работнику морского флота"; знак ордена "Почетный работник транспорта России".

Из биографии: курсант Бакинского мореходного училища, матрос, третий помощник, второй помощник капитана на судах Каспийского морского пароходства Минморфлота СССР; Возглавлял комсомольскую и партийную организации Каспийского морского пароходства; Работал замначальника агентства Советского Дунайского пароходства в Румынии; Первым замначальника Каспийского морского пароходства.

В Минтрансе РФ:

- замначальника отдела технологии перевозок Управления координации транспортных систем;
 - начальник отдела регулирования транспортных потоков Управления координации транспортных систем;
 - замначальника Управления координации транспортных систем;
 - замруководителя Департамента координации транспортных систем и логистики;
 - руководитель Департамента регулирования производственной деятельности морских портов;
- В н. вр. - заместитель министра транспорта Российской Федерации.

ГОСАВИАСЛУЖБА РАССМОТРЕЛА ПРОЕКТ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ ИЛ-114 В РОССИИ

Государственная служба гражданской авиации РФ (ГСГА) повторно рассмотрела обращение компании «Выборг» (Санкт-Петербург) о получении сертификата эксплуатанта с целью освоения эксплуатации пассажирских самолетов местных авиалиний Ил-114 в России.

Как отметил первый замминистра транспорта РФ, руководитель ГСГА Александр Нерадько, поддержка развития отечественного гражданского авиастроения и внедрение новых воздушных судов в авиацию является одним из важнейших направлений работы Госавиаслужбы. В этой связи, по его словам, предложение компании «Выборг» было воспринято позитивно, а также принято решение о начале работы по сертификации этой авиакомпании, но при условии «неукоснительного выполнения» ею всех сертификационных требований.

По его словам, на совещании в ГСГА был сделан вывод о необходимости корректировки подготовленного плана мероприятий по освоению самолета Ил-114. Согласно плану,



доработка самолета до типовой конструкции предусматривалась в ходе эксплуатационных испытаний, что является неприемлемым и не соответствует законодательству, подчеркнул А. Нерадько.

Кроме того, отметил он, план регламентировал введение в действие эксплуатационной документации после испытаний, в то время как самолет должен поступать в эксплуатацию уже полностью готовым к выполнению полетов с наличием сертификатов летной годности.

«Эти замечания авиакомпании «Выборг» были представлены еще в марте этого года, когда она впервые обратилась с намерением получить свидетельство эксплуатанта», — отметил А. Нерадько.

Как сообщил глава ГСГА, на совещании было отмечено, что новая авиакомпания для обеспечения эффективной работы должна предварительно наладить организацию летной работы, технического обслуживания, определить и согласовать с другими авиаперевозчиками сеть маршрутов, а также создать сеть агентов, которые будут заниматься продажей авиаперевозок.

Кроме того, ГСГА предложила авиакомпании «Выборг» «подумать о взятии в аренду» второго самолета Ил-114, чтобы обеспечить регулярность полетов.

Одним из острых вопросов при создании авиакомпании «Выборг» является ее будущее место базирования, подчеркнул А. Нерадько. «Выборг» предлагает базироваться в аэропорту «Ржевка», однако состояние покрытия его взлетно-посадочной полосы является неудовлетворительным, а для ее эксплуатации введен ряд ограничений. Поэтому на совещании было предложено рассмотреть вопрос об изыскании возможности реконструкции ВПП. Кроме того, авиакомпании «Пулково» было предложено рассмотреть возможность базирования «Выборга» на территории аэродрома «Пулково».

В ГСГА было поставлено также требование — записать в указанный план мероприятий поставку тренажеров для самолетов. «Мы поставили требование, что поставкой тренажера должна заниматься не авиакомпания, не ГСГА, а промышленность. В плане это было записано на авиакомпанию», — сказал А. Нерадько. Поставка воздушных судов, по его словам, без тренажеров не допускается.

Компания «Выборг» проводит в настоящее время работу по финансированию достройки своего первого самолета Ил-114, который может выйти из цехов завода в конце декабря — начале января.

Авиалайнер Ил-114 разработан российским авиакомплексом им. Ильюшина и предназначен для решения региональных транспортных задач. Самолет способен перевозить до 64 пассажиров и багаж со скоростью 450-500 км в час на расстоянии до 4800 км.

Первый полет самолета Ил-114 состоялся 29 марта 1990 года. Сертификат типа на Ил-114 Межгосударственный авиационный комитет (МАК) выдал 26 апреля 1997 года после завершения программы испытаний.

Серийное производство самолетов Ил-114 налажено на Ташкентском авиационном производственном объединении имени Чкалова. Его производственные мощности позволяют выпускать 100-120 самолетов Ил-114 в год. В настоящее время завод выполняет заказ «Узбекских авиалиний» на строительство 10 Ил-114 с двигателями Pratt & Whitney.

РОССИЙСКОМУ РЫНКУ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ НУЖНО 800-1000 САМОЛЕТОВ ДО 2010 ГОДА

Потребность российского рынка гражданской авиатехники — 800-1000 самолетов до 2010 года. Об этом сообщил вице-премьер РФ Илья Клебанов.

По его словам, подобные прогнозы дают как Минтранс и Росавиакосмос, так и многие независимые эксперты.

И. Клебанов напомнил, что проблемы гражданского авиастроения обсуждались на нескольких заседаниях правительства, а в августе кабинет министров одобрил федеральную целевую программу развития гражданской авиации в России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года.

Вице-премьер выразил уверенность, что отечественные авиазаводы справятся с необходимыми объемами производства. «Если за два ближайших года раскрутятся, то, конечно, справятся, поскольку мощности остались», — сказал он. По мнению И. Клебанова, уменьшение в последние годы на ряде заводов численности работающих «можно быстро восполнить, когда появятся заказы».

Появлению на заводах крупных заказов, по убеждению И. Клебанова, будет способствовать внедрение в России системы лизинга авиатехники.

На развитие гражданской авиации на 2002-2010 годы и на период до 2015 года, согласно федеральной целевой программе, предполагается выделить более 150 млрд. 130 млн. рублей, в том числе из бюджета — около 30 млрд. рублей.



БОЛЕЕ 50% ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В РФ РАБОТАЮТ НА ПРОДЛЕННОМ РЕСУРСЕ

Более половины средств радиолокации, радионавигации и авиационной электросвязи Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД) в России работают на продленном ресурсе, сообщил генеральный директор Государственной корпорации по организации воздушного движения в РФ Борис Кушнерук.

По его словам, в настоящее время на эксплуатации в государственных унитарных дочерних предприятиях госкорпорации находятся более 540 средств радиолокации и около 1260 средств радионавигации, более 5000 комплектов аппаратуры радиосвязи и документирования, автоматических телефонных станций, 3 автоматизированные системы управления воздушным движением (Москва, Ростов-на-Дону, Казань), 14 аэродромных автоматизированных систем УВД, 185 радиотехнических систем посадки и др.

Г-н Б. Кушнерук подчеркнул, что предметом деятельности госкорпорации по ОВД является предоставление и обеспечение, в соответствии с действующими нормативными документами, аэронавигационных услуг пользователям воздушного пространства России. «Для этого центры ОрВД, входящие в состав государственных унитарных дочерних предприятий госкорпорации,

должны находиться в высокой степени эксплуатационной готовности. К сожалению, значительная часть оборудования ЕС ОрВД РФ морально и физически устарела», — подчеркнул Б. Кушнерук.

Вместе с тем, сообщил он, «действующий в настоящее время финансово-хозяйственный механизм дочерних предприятий обеспечивает поддержание системы в эксплуатационном состоянии. Необходимые для этого финансовые средства складываются из сборов за аэронавигационное обслуживание как внутрироссийских, так и международных полетов, в том числе транзитных».

Опыт ведущих стран мира показывает, что развитие и совершенствование систем ОрВД требует, как правило, больших капиталовложений. Во многих западных странах финансирование программ по модернизации систем ОрВД осуществляется из государственного бюджета. В США на эти цели предполагается израсходовать до 2015 года более \$10 млрд. В ряде стран Европы приняли решение модернизацию систем ОрВД производить совместно и выделить на эти цели более \$20 млрд., отметил Б. Кушнерук.

«Что же касается наших возможностей, то они более чем скромные, хотя и с обозначенной тенденцией к

росту», — сказал Б. Кушнерук. В 1996 г., на момент создания госкорпорации по ОВД, на поддержание ЕС ОрВД в рабочем состоянии было затрачено около \$7 млн., в 2000 г. — \$70 млн., в 2001 г. — свыше \$40 млн. «Устойчивое финансирование ремонтно-восстановительных работ и программы технического перевооружения гражданской части Единой системы позволяют с оптимизмом смотреть в будущее», — подчеркнул Б. Кушнерук.

Он отметил, что в ходе модернизации ЕС ОрВД, ведущейся в соответствии с целевой федеральной программой, «ставка делается на отечественного производителя технических средств связи, навигации и наблюдения, на рациональное использование имеющихся средств различных ведомств».



Министерство транспорта РФ направило обращение в Генеральный штаб Министерства обороны РФ с предложениями о передаче в ведение гражданской авиации трех аэропортов совместного базирования государственной и гражданской авиации — «Анапа», «Анадырь» и «Храброво» (Калининград).

Как сообщили в Минтрансе, часть аэропортов совместного базирования, находящихся на балансе Минобороны, нуждаются в реконструкции для их соответствия нормативным требованиям, существующим в гражданской авиации. В частности, аэропорт «Анадырь» нуждается в срочном проведении большого объема работ по реконструкции, иначе он может быть исключен из списка аэропортов, которым разрешено принимать некоторые типы самолетов с большой взлетной массой.

Авиационные власти России в настоящее время уже вынуждены направлять средства на обустройство ряда аэропортов совместного базирования, в том числе «Владивосток», «Архангельск». Госавиаслужба также активно занимается поддержкой аэродромов «Пермь»,

МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ МИНОБОРОНЫ ПЕРЕДАТЬ ЧАСТЬ АЭРОПОРТОВ В ВЕДЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

«Толмачево» (Новосибирск) и «Владивосток», которые включены на 2002 год в федеральную программу реконструкции аэродромов.

Между тем, Государственная служба гражданской авиации РФ проводит также работу по улучшению взаимоотношений с аэропортами государственной и экспериментальной авиации. Как отметили в Минтрансе, ряд аэродромов госавиации, с которых выполняются полеты гражданской авиации, из-за отсутствия средств не поддерживаются в эксплуатационном состоянии. При этом проблема использования в коммерческих целях аэродромов государственной авиации в основном связана с аэродромами московского авиаузла.

Аэродромы госавиации пытаются приспособиться к требованиям по перевозкам, которые существуют в гражданской авиации, а не создают отдельные аэропортовые секторы. Как подчеркнули в Минтрансе, это приводит к отклонению от норм и их нарушению, в том числе по

главному требованию — обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.

В то же время необходимости использования аэродромов госавиации в коммерческих целях в настоящее время не существует, считают специалисты. В частности, четыре аэропорта московского авиаузла могут обеспечить перевозку грузов, в 2,5 раза превышающую существующие в этом регионе объемы. Ряд аэродромов, включая «Тверь» (Мигалово) и «Чкаловское», используются в коммерческих целях согласно постановлению правительства.

После нарушений, выявленных при расследовании катастрофы транспортного самолета Ил-76 авиакомпании «Русь» в Подмоскovie, коммерческая деятельность аэродрома «Чкаловское», «Тверь» и аэродрома экспериментальной авиации «Раменское» была приостановлена.

РОССИЯ НАМЕРЕНА ПОДПИСАТЬ КОНВЕНЦИЮ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ГАРАНТИЯХ В ОТНОШЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Россия в ближайшие два года намерена подписать конвенцию о международных гарантиях в отношении воздушных судов, заявил заместитель министра транспорта РФ Карл Руппель на пресс-конференции.

Он отметил, что в первой половине ноября в г. Кейптауне (ЮАР) под эгидой Международного института международного частного права и Международной организации гражданской авиации (ИКАО) была проведена конференция для принятия конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и протокола по авиационному оборудованию к этой конвенции при участии 58 государств.

В состав российской делегации входили представители МИДа, Минтранса, Минэкономразвития и Минфина.

Основной целью конвенции и протокола, по словам г-на К. Руппеля, является обеспечение международных гарантий для банков, лизинговых и страховых компаний, финансирующих приобретение дорогостоящей авиационной техники в случае невыполнения авиакомпанией финансовых обязательств по договору о лизинге.

В настоящее время, пояснил замминистра, кредиторы испытывают большие трудности при изъятии законными методами авиационной техники у авиакомпаний, оказавшихся не в состоянии погасить кредит по ее приобретению, ведутся изнурительные, дорогостоящие судебные процедуры с должниками.

Между тем международная конвенция предусматривает создание международного регистра при ИКАО, который будет иметь право изъятия авиационной техники в пользу кредитора в любом государстве, являющемся участником этой международной конференции.

Г-н К. Руппель подчеркнул, что принятие данной конвенции очень выгодно для российской авиационной отрасли, поскольку позволит, по оценкам экспертов, до 50% снизить процентные ставки кредитов, выделяемых на строительство самолетов в рамках проектов лизинга. В свою очередь, удешевление авиатехники позволит снизить затраты и стоимость авиабилетов.

В то же время, пояснил замминистра, для того, чтобы подписать данную конвенцию, в России необходимо внести некоторые изменения и дополнения в законодательную базу. В частности, в Гражданском кодексе воздушные суда отнесены к категории недвижимости. Между тем во всем мире самолеты относятся к подвижному составу.

По оценкам экономистов, конвенция в своем потенциале несет большую экономическую выгоду авиакомпаниям, пассажирам, авиационной индустрии, коммерческим структурам воздушного транспорта.



МИНТРАНС РФ УТВЕРДИЛ ПРОГРАММУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЮЖНО-САХАЛИНСКА

Минтранс РФ утвердил программу реконструкции международного аэропорта Южно-Сахалинска, сообщил начальник управления транспорта и связи администрации Сахалинской области Владимир Романов.

По его словам, правительство приняло решение выделить на реализацию программы из федерального бюджета \$40 млн. в течение 10 лет. В 2002 году на реконструкцию аэропорта планируется выделить 200 млн. рублей.

В то же время, согласно прогнозам, уже к 2003 году пассажиропоток в аэропорту Южно-Сахалинска увеличится в 5-6 раз — до 1 млн. пассажиров в год (сейчас — около 150 тыс. пассажиров в год), а технологические возможности авиапредприятия не позволяют обслуживать такое количество людей.

Г-н В. Романов отметил, что руководство аэропорта и администрации области считают необходимым завершить реконструкцию аэропорта в течение 5-6 лет. В

связи с этим планируется провести переговоры с правительством о возможности привлечения кредитных ресурсов из других источников с последующим их погашением за счет средств федерального бюджета, предусмотренных на финансирование этой программы.

В. Романов сообщил также, что в программе государство определило объекты исключительной федеральной собственности (взлетно-посадочная полоса, перрон, система навигации), остальные объекты (аэровокзал, склад ГСМ) могут подлежать приватизации.

Сахалинская область за последние годы вложила в развитие аэропорта более \$10 млн. собственных средств и намерена претендовать на приобретение контрольного пакета акций приватизированного авиапредприятия, что позволит ей регулировать авиатарифы в регионе, добавил начальник управления.



ГОСАВИАСЛУЖБА УЖЕСТОЧИТ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОДЛЕНИЮ РЕСУРСОВ АВИАТЕХНИКИ

Государственная служба гражданской авиации России в настоящее время рассматривает вопрос об ужесточении порядка продления межремонтных ресурсов гражданской авиатехники в связи с ухудшением безопасности полетов и выявлением грубых недостатков в системе поддержания летной годности воздушных судов.

Как сообщил заместитель начальника департамента поддержания летной годности воздушных судов Госавиаслужбы РФ Александр Емцов, готовится распоряжение руководства ГСГА об изменении порядка продления межремонтных ресурсов, которым будут введены либо ограничения, либо полный запрет на подобную практику продления межремонтных ресурсов.

По словам г-на А. Емцова, продление ресурсов воздушных судов, авиационных двигателей, а также агрегатов к летательным аппаратам требует тщательного обоснования. «Однако не всегда есть подтвер-

ждение обоснования технического соответствия величинам установленных ресурсов», — подчеркнул он.

Авиационные власти России выявили грубые нарушения требований нормативной документации в оформлении до 30% формуляров и паспортов на авиатехнику, эксплуатируемую российскими авиакомпаниями, отметил замначальника департамента. Эти данные были получены в результате проверки, проведенной Госавиаслужбой РФ после катастрофы самолета Ил-76 авиакомпании «Русь» в районе подмосковного аэропорта Чкаловский летом этого года. Как известно, у авиакомпании «Русь» были выявлены факты фальсификации паспортов на авиационные двигатели.

Как заявил А. Емцов, ГСГА также проведет «жесткую проверку» авиакомпании «ИРС-Аэро», самолет Ил-18 которой потерпел катастрофу в ноябре в Тверской области.



ПЕРЕЧЕНЬ ТЕРМИНОВ, КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОЦЕДУР И ДОГОВОРЕННОСТЕЙ, ПРИНЯТЫХ В РАМКАХ ВТО

Продолжение. Начало в МЭ'5-2001

Компенсационная пошлина — *Countervailing duty* — особая пошлина, вводимая в тех случаях, когда ввозимые иностранные товары субсидируются как непосредственно при их экспорте, так и в ходе их внутреннего производства в стране-экспортере. В рамках ВТО (Соглашение о субсидиях и компенсационных мерах) компенсационная пошлина выступает в качестве инструмента нейтрализации субсидий (как прямых, так и косвенных). Соглашение устанавливает правила применения компенсационных пошлин (критерий материального ущерба как основание для введения пошлины), процедуру их введения (расследование жалобы, консультации сторон, решение властей о введении или невведении пошлины).

Комиссия по Продовольственному кодексу — *Codex Alimentarius Commission* — международный орган, занимающийся вопросами, связанными с защитой здоровья потребителей. Одно из главных направлений деятельности Комиссии заключается в унификации стандартов в области пищевых добавок, ветеринарных средств, пестицидов и т.д. Участие в работе Комиссии обязательно для стран-участниц ВТО (см. Соглашение по техническим барьерам в торговле).

Комбинированная пошлина — *Combined duty* — пошлина, сочетающая элементы адвалорной и специфической пошлин, т.е. исчисляемая в процентах от стоимости облагаемого товара с добавлением определенной денежной суммы, привязанной к натуральному (физическому) объему товара (например, 10% от стоимости + 5 евро за килограмм). Комбинированные пошлины обычно формируют пиковые ставки таможенных тарифов (см. тарифные пики) и служат инструментом защиты внутреннего рынка.

Консенсус — *Consensus* — существовавшая в рамках ГАТТ и воспринятая в органах ВТО практика принятия решений. Правила ВТО понимают консенсус как случай, когда ни один из присутствующих на заседании членов ВТО не представил официального возражения против предложенного решения. В случаях, когда решение на основе консенсуса не проходит, оно принимается голосованием. Некоторые вопросы (освобождение от обязательств, решение спора) разрешаются в ВТО исключительно путем консенсуса.

Консолидация (связывание) ставок таможенных пошлин — *Consolidation (binding) of tariff duties (rates)* — обязательство не повышать пошлины. С течением времени в рамках тарифных переговоров метод консолидации ставок стал приобретать доминирующее значение. Как правило, принцип консолидации состоит в том, что

страна-участница (или присоединяющаяся страна) обязуется не повышать ставки пошлин выше заранее оговоренного (или существующего) уровня. Связывание пошлин получило распространение в тарифных протоколах, подписанных многими странами по итогам Уругвайского раунда. Связанными могут быть и нулевые ставки пошлин.

Консультации по вопросам ВТО — *WTO-related consultations* — формальный институциональный механизм, действующий в большинстве развитых и ряде развивающихся стран. Упомянутый механизм служит цели организации консультаций по вопросам ВТО между союзами промышленников, торгово-промышленными палатами и другими предпринимательскими организациями, с одной стороны, и правительством — с другой. В ходе этих консультаций правительствам излагается точка зрения деловых кругов по принципам формирования позиции страны по конкретным вопросам многосторонних торговых переговоров, а также представляются предложения по включению новых вопросов в повестку дня этих переговоров. В ходе консультаций деловые круги высказываются также по проблемам, возникающим в связи с экспортом товаров в те или иные страны и относящимся к компетенции ВТО. Создание механизма консультаций актуально и для стран, ведущих переговоры о присоединении к ВТО.

Контрольный орган — *Surveillance Body* — орган, созданный в ходе Уругвайского раунда для наблюдения за выполнением принципов "статус-кво" и свертывания обязательств. Контрольный орган обслуживался Секретариатом ГАТТ. Страны-участницы раунда имели право подавать в контрольный орган жалобы на несоблюдение вышеупомянутых принципов. Орган рассматривал эти жалобы и передавал результаты рассмотрения в Комитет ГАТТ по торговым переговорам. С образованием ВТО прекратил свое существование.

Концепция (критерий) специфичности — *Specificity concept* — ключевой элемент Соглашения по субсидиям и компенсационным мерам, которое гласит, что средства, предусмотренные для защиты от запрещенных субсидий и от субсидий, подпадающих под действие компенсационных мер, могут применяться только в том случае, если субсидия является специфической (см. специфическая субсидия). Субсидия не рассматривается как специфическая, если установлены объективные критерии или условия получения субсидии, а само право на получение субсидии является общедоступным и автоматически действующим.

Кэрнская группа — *Cairns Group* — группа стран (в ее состав в настоящее время входят 15 государств), в экспорте которых значительное место занимают сельскохозяйственные продукты. Лидирующие позиции в группе занимают развивающиеся страны — поставщики сельскохозяйственного сырья на мировой рынок. Большим влиянием в группе пользуются также Австралия и Новая Зеландия. На многосторонних торговых переговорах в рамках ВТО по вопросам регулирования мировой торговли сельскохозяйственной продукцией члены группы выступают, как правило, единым фронтом.

Лицензирование — *Licensing* — комплекс административных правил, устанавливающий порядок предоставления разрешений (лицензий) на осуществление экспортной/импортной операции. В рамках ВТО регламентируется Соглашением по процедурам импортного лицензирования.

Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации — *Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization* — документ, подписанный в апреле 1994 года в Марракеше (Марокко) и включающий в себя три основных правовых документа ВТО: Соглашения, создающие новую редакцию ГАТТ как неотъемлемую часть ВТО (ГАТТ-1994) и интегрирующие ряд смежных договоренностей (некоторые — также в новой редакции); Генеральное соглашение по торговле услугами (ГАТС — см.), являющееся второй неотъемлемой частью ВТО; Соглашение о торговых аспектах прав интеллектуальной собственности (ТРИПС — см.), представляющее третью неотъемлемую часть ВТО. В приложениях к Марракешскому соглашению содержатся также договоренности в отношении правил и процедур урегулирования споров и механизм обзора торговой политики.

Международный торговый центр (МТЦ) ЮНКТАД/ВТО — *International Trade Centre (ITC) UNCTAD/WTO* — организация, входящая в систему ООН. Создана по решению ГАТТ в 1964 году, а с 1968 года управляется и финансируется совместно ГАТТ (с 1995 года — ВТО) и ЮНКТАД (Конференцией ООН по торговле и развитию). Имеет статус "исполнительного учреждения" Программы развития ООН (ПРООН), в связи с чем занимается реализацией проектов в области содействия развитию торговли развивающихся стран и стран с переходной экономикой (за счет средств ПРООН). Сотрудничество МТЦ ЮНКТАД/ВТО с этими странами осуществляется в рамках программ развития торговли, направленных на укрепление их экспортного потенциала и совершенство-

вание организации импортных операций. Проекты, осуществляемые МТЦ ЮНКТАД/ВТО и финансируемые по линии ПРООН, предусматривают оказание так называемой технической помощи странам-реципиентам на национальном, региональном и субрегиональном уровнях. Такие проекты осуществляются по просьбе правительств заинтересованных стран специалистами Центра, которые работают в непосредственном контакте с официальными лицами страны-реципиента. Помимо проектов МТЦ издает серию публикаций, посвященных актуальным вопросам развития международной торговли, включая подготовку специалистов в этой области, а также вопросам внешнеторговой статистики и коммерческой информации. Ряд публикаций МТЦ содержит информацию о ВТО, рассчитанную на предпринимателей, занятых в сфере внешних экономических связей. Бюджет Центра складывается из ассигнований, поступающих от ООН и ВТО, других международных организаций, а также добровольных взносов отдельных стран. Добровольные взносы вносятся либо в специальный фонд, создаваемый под конкретный проект в стране-реципиенте, либо в фонд, который создается в стране-доноре без привязки к тому или иному конкретному проекту. Руководство Центром осуществляется на основе рекомендаций, вырабатываемых Объединенной консультативной группой по МТЦ ЮНКТАД/ВТО, в которой представлены страны-члены ООН. Штаб-квартира Центра расположена в Женеве.

Меры (субсидии, критерии) "голубого ящика (корзины)" — *Blue-box measures (subsidies, criteria)* — в терминах Соглашения по сельскому хозяйству прямые платежи в рамках программ ограничения производства, производимые по отдельным сельхозугодиям, культурам и видам рогатого скота, а также любые другие меры сельхозподдержки, если они выделяются в объеме, не превышающем 5% от общей стоимости производства данной продукции. Указанные меры не подпадают под ограничения в рамках обязательств стран-участниц Соглашения по сельскому хозяйству.

Меры (субсидии, критерии) "зеленого ящика (корзины)" — *Green-box measures (subsidies, criteria)* — в терминах Соглашения по сельскому хозяйству меры внутренней поддержки по финансированию за счет государства программ, не предусматривающих перераспределение средств потребителей и не выступающих в форме ценовой поддержки производителей (сельхозисследования; контроль за вредителями; маркетинг и услуги по продвижению товара на рынок; страхование доходов; платежи в случае стихийных бедствий и в рамках охраны окружающей среды; помощь в структурной перестройке через пенсионные программы; выплаты по региональным программам поддержки и т.п.).

Меры (субсидии, критерии) "желтого ящика (корзины)" — *Amber-box measures (subsidies, criteria)* — в терминах Соглашения по сель-

скому хозяйству меры по внутренней поддержке, оказывающие негативное (искажающее) воздействие на торговлю (списание долгов; кредитование сельского хозяйства; регулирование рынков сельхозпродукции; страхование урожая; дотации для производственных нужд; инвестиционные субсидии государства сельскому хозяйству; дотации на производство сельскохозяйственной продукции и т.п.). В данную категорию субсидий не включаются прямые платежи производителям в рамках программ ограничения производства, а также субсидии по конкретным товарам, если суммарная поддержка не превышает 5% от общей стоимости их производства.

Меры "серой зоны" — *Grey area measures* — нетарифные меры, формально не относящиеся к кругу ведения ГАТТ. Главная форма, в которой выступают эти меры, — так называемые добровольные ограничения экспорта, соглашения об упорядочении рынков и аналогичные договоренности. В ходе Уругвайского раунда меры "серой зоны" были объявлены "вне закона", и страны, их применявшие, должны были их устранить. По оценкам, в год образования ВТО, т.е. в 1995 году, насчитывалось свыше 200 дву- и многосторонних договоренностей, относимых к "серой зоне". Этими договоренностями регулировалась торговля рядом сельхозпродуктов, изделиями из кожи, телевизорами, автомобилями и некоторыми другими товарами. Соглашение по защитным мерам содержит положение, обязывающее страны-участницы отказаться в течение определенного периода от договоренностей, относящихся к "серой зоне", и не практиковать их в дальнейшем. Однако проблема состоит в том, что далеко не все меры "серой зоны" выявлены и даже поддаются идентификации. Так, добровольные ограничения экспорта не всегда формализованы и потому могут осуществляться с молчаливого согласия сторон.

Меры экспортного контроля — *Export control measures* — действия, которые согласно ГАТТ могут предприниматься странами-членами ВТО в целях регулирования экспорта. Правила ГАТТ допускают применение экспортных налогов, но запрещают прибегать к ограничению экспорта за исключением небольшого числа случаев. К таким случаям относятся ситуации, когда в стране ощущается нехватка продовольствия или других товаров первой необходимости; когда признается необходимым обеспечить соответствие товара стандартам или классификационным нормам, принятым в международной торговле.

Механизм обзора торговой политики — *Trade policy review mechanism* — система наблюдения за развитием внешнеторговой политики отдельных стран, выработанная в ходе Уругвайского раунда. Ежегодно в рамках ГАТТ торговая политика нескольких стран-участниц подвергается процедуре, напоминающей сдачу экзамена на соответствие требованиям ГАТТ. Начиная с середины 1989 года, регулярное наблюдение за торговой политикой стран-участниц стало

важной функцией ГАТТ, развившейся из обязательств стран регулярно информировать другие страны о развитии своего торгово-политического режима. ВТО сохранила эту контрольную функцию. Цели обзора состоят, во-первых, в том, чтобы выяснить, в какой степени страна-участница выполняет принятые ею обязательства в рамках ВТО и, во-вторых, чтобы обеспечить необходимую прозрачность торгово-политического режима стран-участниц и логику его формирования. Периодичность обзоров для разных стран-участниц не одинакова и зависит от роли, которую они играют в мировой торговле. Так, четыре ведущих торговых "игрока" — США, Канада, Япония, ЕС — экзаменуются раз в два года. Для следующих 16 стран процедура обзора проводится раз в 4 года, а для всех остальных — раз в 6 лет. Наименее развитые страны могут подвергаться процедуре обзора через более длительные интервалы. Страна, торговая политика которой подлежит изучению, обязана представить подробный доклад о своем торгово-политическом режиме. В свою очередь Секретариат ВТО, используя представленную ему и иную информацию, составляет собственный доклад на ту же тему. Обзор осуществляется Генеральным советом ВТО, в рамках которого проводится обсуждение докладов, после чего оба доклада, протокол дискуссии в Генеральном совете и сделанные им выводы публикуются в специальном документе.

Многосторонние торговые переговоры — *Multilateral Trade Negotiations* — серия переговоров, проводящихся на межправительственном уровне в течение длительного периода времени с целью либерализации международной торговли. Процесс переговоров, продолжающихся и в настоящее время, принято подразделять на так называемые раунды. Страны-участницы ГАТТ-1947 уже в 50-е годы XX века обнаружили, что положения этого Соглашения отстают от потребностей развития международных экономических отношений. Однако лишь в 1960-1961 годах состоялся первый раунд многосторонних торговых переговоров — раунд Диллона. В 1964 году открылся "Раунд Кеннеди", в ходе которого главным пунктом повестки дня явилось не только снижение таможенных тарифов, но и обсуждение других вопросов (разработка антидемпингового кодекса). Накануне этого раунда в составе ГАТТ были образованы межправительственные органы: Совет, комитеты и рабочие группы. Заметно расширились и укрепились роль и функции Секретариата ГАТТ. Завершившиеся в 1967 году переговоры в рамках "Раунда Кеннеди" были продолжены в 1973-1979 годах ("Раунд Токио"). В процессе переговоров линия на либерализацию международной торговли получила дальнейшее развитие. Произошли существенные изменения в структуре ГАТТ, и сложилась многоуровневая система регулирования внешней торговли, открывшая возможность для продолжения еще более масштабных переговоров, получивших впоследствии назва-



ние “Уругвайского раунда” (1986-1994 годы). Созданная в результате этого раунда ВТО по сути стала постоянным форумом многосторонних торговых переговоров, которые проводятся в настоящее время по целому ряду направлений и охватывают аспекты взаимосвязи торговли с окружающей средой и инвестициями, вопросы регулирования электронной коммерции, проблемы либерализации торговли услугами и ряд других проблем глобально-го характера.

Многосторонние торговые соглашения с ограниченным числом участников (плюрилатеральные соглашения) — *Plurilateral trade agreements* — дополнительные многосторонние соглашения с ограниченным числом участников, открытые для присоединения стран-участницам ВТО на факультативной основе. Речь идет о соглашениях по гражданской авиатехнике, правительственным закупкам, информационной технологии, молоку и говядине, которые не входят в единый пакет. В Соглашении об учреждении ВТО предусматривается, что данные договоренности не могут приводить к возникновению обязательств или прав для стран-участниц ВТО, не применявших их.

Мониторинг, наблюдение — *Monitoring* — в рамках Соглашения о процедурах импортного лицензирования система автоматического импортного лицензирования, при которой отслеживается выдача разрешений на ввоз. Эта система позволяет постоянно контролировать ход импортных и экспортных операций. Мониторинг применяется в различных целях, например, как мера, позволяющая установить факт резкого роста импорта. Соглашение регламентирует положения, на базе которых может вводиться мониторинг. Оно содержит важный принцип, согласно которому мониторинг не должен создавать препятствий для импорта.

Национальные перечни обязательств по услугам — *National Lists of commitments* — построенные в соответствии со схемой обязательств ГАТС документы стран-участниц (присоединяющихся стран), которые после приведения их в соответствие с результатами переговоров и ратификации становятся неотъемлемой частью ГАТС и национального законодательства. В перечнях фиксируются меры регулирования, определяющие максимальный уровень требований, соблюдение которых поставщиками услуг необходимо для работы на рынке. По аналогии с импортным тарифом обязательства по услугам связываются на определенном уровне.

Национальный режим — *National Treatment Provision (principle)* — положение, устанавливающее, что иностранные товары или услуги на территории импортирующего государства будут пользоваться тем же режимом (в области внутренних налогов и сборов, требований к качеству и сертификации товаров и услуг, а также в отношении законов, распоряжений и правил, регулирующих внутреннюю торговлю), что и

национальные товары и услуги государства-импортера. Интерпретация и развитие положений, связанных с национальным режимом, содержатся в ряде протоколов и соглашений, входящих в сферу ГАТТ и выработанных в ходе многосторонних торговых переговоров. В рамках ГАТС национальный режим по своему значению превосходит РНБ и означает, что экспортеры и импортеры услуг одной страны получают на рынке другой страны в области всех законов, постановлений и административной практики режим, которым пользуются местные производители услуг на рынке данной страны. Соглашения, входящие в ВТО, предусматривают конкретные изъятия из национального режима. ГАТС, например, устанавливает, что условия предоставления режима и сектора (подсектора), в которых он будет предоставляться, согласуются в результате переговоров между странами-участницами, а также последними и присоединяющимися странами.

Недобросовестная торговая практика — *Unfair trade practices* — в духе соглашений, составляющих правовой фундамент всемирной торговой системы, действия, предполагающие нечестную конкуренцию с помощью субсидирования экспорта товаров либо за счет занижения их цены (демпинга). В качестве мер борьбы с такой практикой предусматривается применение компенсационных и антидемпинговых пошлин.

Неполнота внутреннего рынка — *Incomplete market* — состояние рынка страны, характеризующее незрелостью его основных элементов. Неполнота внутреннего рынка обусловлена незавершенностью экономических, структурных и других преобразований и кризисным состоянием секторов экономики страны в сочетании с невысоким технологическим уровнем производства, искажением ценовых пропорций и рыночных ориентиров прибыльности предприятий, монополизацией отдельных отраслей, бюджетными проблемами страны. Это явление присуще экономике развивающихся стран и стран с переходной экономикой. Соблюдение принципов улучшения доступа на внутренний рынок, снижения экспортных субсидий, сокращения внутренней поддержки сельскохозяйственного производства, закрепленных в правовых документах ВТО, представляет для этих стран значительную трудность, поскольку может нанести серьезный ущерб их экономике (см. статью “Присоединяющиеся страны с переходной экономикой”).

Нетарифные ограничения (меры) — *Non-tariff barriers (restrictions, measures)* — действия, не направленные на изменение ставок таможенного тарифа, но оказывающие влияние на внешнюю торговлю. Принято подразделять эти действия на две категории: меры по ограничению экспорта (количественные ограничения, лицензирование, запреты и т.п.) и меры технического характера (нормы в области здравоохранения, защиты окружающей среды, маркировки, стандарты и т.п.). В правовых документах ВТО

содержатся принципы, определяющие действия стран-участниц при использовании нетарифных мер. В рамках ГАТТ насчитывается порядка 600 видов нетарифных ограничений, объединенных в 5 групп: количественные ограничения и т.п.; нетарифные сборы, налоги, финансовые меры; субсидии экспортерам и импортозамещающим производствам; ограничительная практика правительственных органов; технические барьеры в торговле. К нетарифным мерам причисляют также таможенные формальности, ведущие к задержкам таможенного оформления и дающие основания считать, что они выходят за пределы нормальной и общепринятой таможенной практики. ГАТТ в общей форме запрещает использовать меры, ограничивающие внешнюю торговлю, кроме таможенных тарифов. Из отдельных нетарифных мер более или менее полно в рамках ГАТТ регламентируются количественные ограничения, лицензирование и запреты. Вне круга ведения ГАТТ находились меры “серой зоны”, которые в ходе Уругвайского раунда были объявлены “вне закона”.

Номинальный (средний) уровень ставки пошлины — *Nominal (average) duty rate* — размер (ставка) пошлины, указываемый в таможенном тарифе. Средний номинальный уровень рассчитывается путем вычисления среднеарифметической величины (сложение ставок пошлин и деление суммарной величины на число ставок). Показатель номинального уровня используется на тарифных переговорах для целей установления первоначального уровня связывания пошлин.

Общая разрешительная статья — *General Enabling Clause* — условное название “Решения о дифференцированном и более благоприятном (льготном) режиме, взаимности и более полном участии развивающихся стран” — документа, принятого в рамках ГАТТ в 1979 году. Это решение служит правовым основанием для предоставления развитыми странами преференциального режима в отношении импорта из развивающихся стран в соответствии со Всеобщей системой преференций. Согласно Общей разрешительной статье наименее развитым среди развивающихся стран может предоставляться режим, еще более льготный, чем тот, который предусмотрен Всеобщей системой преференций. В 1997 году развитые страны провели совещание на высоком уровне, посвященное инициативам по дальнейшей либерализации импорта из данной категории развивающихся стран. На совещании было решено отменить ввозные пошлины на все товары, в экспорте которых заинтересованы наименее развитые государства, а также отказаться от квотирования импорта из них.

“Обязательства не принимаются” — *No commitments, Unbound* — условная запись в национальных перечнях обязательств по услугам, означающая, что участвующая (присоединяющаяся) страна по отношению к данному сектору услуг, предоставля-

емых указанным способом, имеет право дискриминировать услуги и их поставщиков из стран-членов ВТО, если только не приняты какие-то обязательства по доступу на рынок.

“Обязательства не принимаются в силу физической невозможности оказания услуги” — *No commitments technically feasible* — условная запись в национальных перечнях обязательств по услугам, означающая, что страна-участница (присоединяющаяся к ВТО страна) отмечает невозможность предоставления услуги данным способом в данном секторе (например, трансграничное оказание парикмахерских услуг).

Обязательства по текущему и минимальному доступу на рынок — *Current and minimum access commitments* — в контексте Соглашения по сельскому хозяйству, обязательство стран-участниц установить тарифную квоту, определяющую количество товара, ввозимого по низким ставкам пошлин; ввоз сверх тарифной квоты облагается по ставкам, рассчитанным методом тарификации (обязательство по текущему доступу); обязательство, принимаемое в отношении товаров, импорт которых был в прошлом незначителен из-за ограничительных импортных барьеров (обязательство по минимальному доступу); второе обязательство определяется в размере 3% от внутреннего потребления и постепенно доводится до 5%. В отношении товаров, ввозимых по второму обязательству, действуют низкие тарифные ставки. Оба обязательства действуют только в отношении стран, взявших их на себя.

Обязательство повысить цену — *Price undertaking* — в контексте соглашений по применению статьи VI ГАТТ (Антидемпинговый кодекс) и по субсидиям и компенсационным мерам — ситуация, в которой экспортер, желая избежать введения антидемпинговых или компенсационных пошлин, может принять на себя обязательство повысить цену на свою продукцию. При этом соглашения предусматривают, что такого рода обязательства могут приниматься только после установления факта ущерба национальной промышленности в результате демпинга или субсидирования экспорта. В соглашениях также устанавливается, что решение повысить цены должно приниматься добровольно, а власти страны вправе отвергнуть предложение экспортера о повышении цены ввиду слишком большого числа поставщиков, экспортирующих данный товар.

“Обязательство с изъятиями”; “нет, кроме (за исключением и т.п.)” — *Commitment with limitations; none, other than (except for, etc.)* — условные записи в национальных перечнях обязательств по услугам, означающие, что участвующая (присоединяющаяся) страна предоставляет национальный режим в отношении указанного способа поставки при условии сохранения за собой права применять указанные ограничения. Другие изъятия из национального режима применяться не могут (если только не зафиксированы

также какие-либо ограничения в доступе на рынок).

Оговорка о предельном сроке — *Sunset clause* — в контексте Соглашения по применению статьи VI ГАТТ (Антидемпинговый кодекс — см.) положение, согласно которому антидемпинговая пошлина должна действовать лишь в течение такого времени и в таком размере, чтобы нейтрализовать ущерб от демпинга, причем действие любой антидемпинговой пошлины должно быть прекращено через 5 лет с момента ее введения, если только власти страны не решат в ходе нового расследования, начатого по истечении этого срока, что прекращение действия антидемпинговой пошлины приведет к возобновлению демпинга и ущерба промышленности.

Ограничение перевода прибылей — *Remittance restrictions* — мера, запрещенная в рамках ТРИМС. Представляет собой ограничение права иностранного инвестора переводить за границу прибыли от капиталовложений.

Ограничение производства — *Manufacturing limitations* — мера, запрещенная в рамках ТРИМС. Представляет собой запрет предприятию производить определенную продукцию в стране-реципиенте инвестиций.

Ограничения (и условия предоставления) национального режима — *Conditions and qualifications on national treatment* — наименование одной из колонок в схеме обязательств по услугам.

Ограничительная деловая практика — *Restrictive business practices* — практика предприятий (как частных, так и государственных), оказывающая негативное воздействие на условия конкуренции на рынке и международную торговлю. Принято различать четыре основных вида ограничительной деловой практики:

1. Горизонтальные ограничения (картельный сговор между конкурирующими предприятиями, выпускающими идентичные или подобные изделия).
2. Вертикальные ограничения (сговор между предприятиями в рамках технологической цепочки производства изделия).
3. Использование предприятием-монополистом выгод своего положения на рынке.
4. Слияния предприятий.

Все перечисленные элементы ограничительной деловой практики, известной также под названием “антиконкурентной практики”, неоднократно обсуждались в ходе многосторонних торговых переговоров. Начиная с первого раунда этих переговоров делались попытки разработать положения, нейтрализующие негативное воздействие ограничительной деловой практики на международную торговлю. Это воздействие стало расти по мере снижения тарифных барьеров в торговле, увеличения объемов прямых иностранных капиталовложений, либерализации режима в секторах услуг и в области интеллектуальной собственности, разработки во многих странах специального законодательства по вопросам конкуренции. Ввиду сохраняющихся

ся разногласий между странами-членами ВТО, Конференция министров этих стран в Сингапуре (1996 год) постановила всесторонне изучить данную проблему в рамках Рабочей группы по вопросам взаимосвязи между торговлей и политикой в области конкуренции (см. статью “Политика в области конкуренции”).

Организации, подчиненные центральным правительственным учреждениям — *Sub-central organizations* — в терминах Соглашения по правительственным закупкам организации, подчиненные министерствам, агентствам, бюро, департаментам, другим центральным органам исполнительной власти, а также муниципалитеты и местные органы власти.

Орган по разрешению споров — *Dispute Settlement Body* — орган, входящий в структуру ВТО и представляющий собой центральную часть механизма разрешения спорных вопросов и конфликтных ситуаций в рамках ВТО (см. урегулирование споров). Генеральный совет ВТО функционирует в качестве данного органа, специально собираясь в означенном качестве для рассмотрения спорных вопросов, возникающих по любому соглашению, входящему в правовую систему ВТО.

Орган по мониторингу текстильных товаров — *Textiles Monitoring Body* — входящий в структуру ВТО орган, в который все страны-участницы обязаны были представить в соответствии с Соглашением по текстилю и одежде свои десятилетние программы устранения ограничений на импорт текстильных изделий, действовавших вне рамок соглашений по изделиям из различных видов волокон (МФА — см.). Кроме того, все страны-участницы должны передавать в этот орган информацию об ограничениях, которые ими осуществляются на товары, входящие в сферу действия Соглашения по текстилю и одежде. В орган по мониторингу обращаются также страны-импортеры, намеренные ввести переходные защитные меры против стран-экспортеров, не признающих обоснованность введения таких мер. Цель обращения — добиться со стороны органа одобрения намерения страны-импортера прибегнуть к упомянутым защитным мерам.

Основные правовые документы ВТО — *The WTO main legal instruments* — многосторонние межправительственные соглашения и договоренности, выработанные в ходе Уругвайского раунда и составляющие правовой фундамент современной торговой системы мира. К ним относятся:

1. (Марракешское) Соглашение об учреждении Всемирной торговой организации (в приложениях к которому содержатся нижеследующие соглашения и договоренности):
2. Многосторонние соглашения по торговле товарами:

Генеральное соглашение по тарифам и торговле 1994 года (ГАТТ-1994),



- Соглашение по применению статьи VI ГАТТ -1994 (Антидемпинговый кодекс),
- Соглашение по применению статьи VII ГАТТ -1994 (по таможенной оценке),
- Соглашение по предотгрузочной инспекции,
- Соглашение по правилам происхождения,
- Соглашение по процедурам импортного лицензирования (Кодекс импортного лицензирования),
- Соглашение по техническим барьерам в торговле,
- Соглашение по субсидиям и компенсационным мерам,
- Соглашение по торговым аспектам инвестиционных мер (ТРИМС),
- Соглашение по санитарным и фитосанитарным мерам,
- Соглашение по защитным мерам,
- Соглашение по сельскому хозяйству,
- Соглашение по текстильным изделиям и одежде.

Договоренности:

- в отношении толкования статьи II: 1b) ГАТТ-1994 (связывание тарифных уступок) и статьи XVII ГАТТ (государственные торговые предприятия);
- в отношении положений ГАТТ, касающихся платежного баланса;
- в отношении правил и процедуры урегулирования споров.

Решения:

- касающиеся случаев, когда у таможенной администрации есть основания сомневаться в достоверности или точности декларируемой стоимости;
- по вопросам торговли и окружающей среды.
- Генеральное соглашение по торговле услугами.
- Соглашение по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности.
- Механизм обзора торговой политики.
- Многосторонние торговые соглашения с ограниченным числом участников:

- Соглашение по гражданской авиатехнике,
- Соглашение по правительственным закупкам,
- Соглашение по молочным продуктам,
- Соглашение по говядине,
- Соглашение по информационной технологии.

Основные средства электронной коммерции — *Main instruments of electronic commerce* — электронные средства связи, позволяющие осуществлять торговлю товарами и услугами. К ним относятся: телефон, телефакс, телевидение, системы электронных платежей и денежных переводов, обмен электронными данными и Интернет. Последнее из упомянутых электронных средств связи открывает перед электронной коммерцией широкие перспективы: с помощью Интернета коммерческая операция или, во всяком случае, та ее часть, которая включает в себя основ-

ные элементы сделки, может осуществляться на интерактивной основе одним лицом или группой лиц, для которых время и место нахождения не играют ограничительной роли. Эта операция осуществляется в мультимедийном пространстве, характеризуется передачей звука, изображения, текста при относительно невысоких затратах для ее участников. В то же время акт купли-продажи должен представлять собой сочетание Интернета с другими основными средствами электронной или традиционной связи (почта), либо предусматривать физическое приобретение продукта. На рубеже XX и XXI веков в рамках ВТО начались многосторонние торговые переговоры по вопросам международного регулирования электронной коммерции.

Основные телекоммуникационные услуги — *Basic telecommunications services* — услуги связи, к которым принято относить услуги телефонной разговорной связи, телекс, телеграф, факс, услуги выделенных (частных арендуемых) сетей. Ввиду разногласий по либерализации торговли в этом секторе, проявившихся в ходе Уругвайского раунда, в ГАТС предусмотрено провести дополнительные переговоры по данному вопросу. Эти переговоры завершились в 1997 году принятием небольшим числом стран-участниц Протокола, содержащего обязательства в сфере основных телекоммуникационных услуг. Так, в секторе услуг телефонной разговорной связи эти страны обязались допустить иностранных услугодателей на рынок местных телефонных линий, международной и международной связи. При этом около половины стран заявили, что такой допуск будет разрешен не сразу, а постепенно, в соответствии с графиком, который они обязались представить позднее. Определенные уступки были сделаны также в области сетевой/мобильной спутниковой связи, частных арендуемых сетей. В результате переговоров был выработан так называемый справочный документ, устанавливающий принципы справедливой конкуренции в секторе основных телекоммуникационных услуг.

Особые правила голосования — *Special voting requirements* — содержится в Соглашении об учреждении ВТО правила голосования при принятии решений по конкретным вопросам: толкование положений любых соглашений, принятых в рамках ВТО, и принятие поправок к ним (требуется большинство в три четверти голосов); принятие поправок к положениям Соглашения об учреждении ВТО о принятии решений и к положениям ГАТТ, ГАТС и ТРИПС о режиме наибольшего благоприятствования (требуется консенсус); запросы о временном освобождении от обязательств (вейвере) (требуется большинство в три четверти голосов).

Ответные меры (действия) — *Retaliatory actions* — шаги, предпринимаемые стороной в споре в соответствии с Договоренностью в отношении правил и процедур урегулирования споров. Предпринимаются в случае

неподчинения стороной в споре решению Органа по разрешению споров. Этот орган по просьбе другой спорящей стороны уполномочивает ее принять соответствующие меры (например, путем повышения таможенных пошлин на товары, импортлируемые из неподчинившейся страны-участницы). Ответные меры должны носить временный характер и быть эквивалентны ущербу, нанесенному неподчинившейся стороной.

“Патриархальная” оговорка — *Grandfather clause* — положение, включенное в Протокол о временном применении ГАТТ-1947, подписанный 23 государствами-учредителями одновременно с самим текстом ГАТТ, а также в соответствующие протоколы о присоединении к этому Соглашению новых стран. Оговорка гласит, что часть статей ГАТТ (III и XXII — Национальный режим и Консультации) выполняется при том условии, что они не накладывают на государства-участники более значительных обязательств, чем соответствующие положения их национальных законодательств. В дальнейшем, по мере реформирования ГАТТ, уровень обязательств присоединяющихся стран неуклонно повышался. Это прежде всего коснулось таких областей, как таможенная оценка, процедуры импортного лицензирования, стандарты, субсидии, антидемпинговые нормы и некоторые другие. По итогам Уругвайского раунда многосторонних переговоров было принято новое Генеральное соглашение (ГАТТ-1994), вошедшее в себя все дополнения и нововведения прежнего текста, который тем не менее остается центральным элементом прав и обязательств государств в области международной торговли товарами.

Первоначальный (конечный) уровень связывания — *Initial (final) tariff binding level (coverage)* — отправной уровень, на котором присоединяющаяся к ВТО страна обязуется связать (т.е. не повышать в одностороннем порядке) ставки ввозных таможенных пошлин на 1 января года, следующего за годом юридического присоединения к ВТО, называется первоначальным уровнем связывания. Конечным уровнем связывания называется уровень, на котором присоединяющаяся к ВТО страна обязуется связать ставки ввозных таможенных пошлин через согласованный (имплементационный — см.) период времени, отсчитываемый от 1 января года, следующего за годом юридического присоединения страны к ВТО. Ясно, что конечный уровень связывания ниже начального. Уровень связанных пошлин рассчитывается как отношение (доля) товарных позиций, ставки пошлин которых связаны, ко всем товарным позициям таможенного тарифа.

Передача грузов преимущественно национальным (отечественным) перевозчикам — *Cargo allocation in favour of national carriers* — одна из практикуемых в международных морских грузоперевозках мер, противоречащих принципам ГАТС, в соответствии с которыми она

тракуется как дискриминационная и протекционистская. Согласно общим положениям ГАТС доступ в тот или иной сектор услуг должен быть свободным и неограниченным. Вместе с тем в ГАТС предусмотрено, что морские транспортные услуги (как и услуги в области телекоммуникаций) являются объектом дополнительных переговоров. Ввиду серьезных противоречий между странами-участницами проводимые в этой области переговоры пока не привели к положительным результатам (см. также статью "Услуги морского транспорта").

Переходные защитные меры — *Transitional safeguard measures (actions)* — действия, которые вправе предпринимать страны-участницы в течение переходного периода в отношении импорта текстильных изделий (см. Соглашение по текстилю и одежде). Защитные меры принимаются в случае, если конкретный импортируемый товар ввозится в таком количестве, что это наносит (угрожает нанести) серьезный ущерб национальной промышленности, производящей аналогичный товар, либо если прослеживается причинная связь между такого рода серьезным ущербом национальной промышленности и существенным ростом импорта из страны-экспортера или стран, в отношении экспорта которых имеется в виду предпринять ограничительные действия.

("Встроенная") Повестка дня нового раунда многосторонних торговых переговоров — *(Built-in) agenda for a new round of multilateral trade negotiations* — положения отдельных многосторонних документов, составляющих правовой фундамент ВТО, которые предусматривают обзор ряда конкретных вопросов и их дальнейшую регламентацию. Речь, в частности, идет о договоренности, зафиксированной в ГАТС, о проведении переговоров по либерализации торговли во всех секторах услуг; об аналогичной договоренности по торговле сельскохозяйственной продукцией, а также о договоренностях рассмотреть действие ТРИПС, ТРИМС и процедуру разрешения споров. Кроме того, в повестку дня многосторонних переговоров могут вноситься новые вопросы, определяемые министерскими конференциями ВТО. Так, например, Сиэтлская конференция 2000 года (окончившаяся провалом) планировала рассмотреть вопрос о новых соглашениях, расширяющих ее компетенцию (например, в области электронной коммерции), и проблемы установления экологических и социально-трудовых стандартов в их связи с международной торговлей. Фактически многосторонние торговые переговоры в рамках ВТО уже ведутся (например, по финансовым и телекоммуникационным услугам — см.). Однако они пока не приобрели глобального характера, присущего раунду многосторонних торго-

вых переговоров, в силу разногласий между странами-членами ВТО по повестке дня нового раунда (см. статью "Раунд тысячелетия").

Подобный товар — *Similar goods* — термин, используемый в Соглашении по применению статьи VII ГАТТ. Означает товар, близко соответствующий оцениваемому товару по материалу, компонентам, характеристикам, способный выполнять те же функции и в коммерческом плане взаимозаменяемый. Кроме того, желательно, чтобы этот товар был произведен в той же стране и тем же производителем, а если последнее невозможно, — другим производителем той же страны.

Политика в области конкуренции — *Competition policy* — в широком смысле совокупность мер и действий, имеющих отношение к конкуренции на рынке. В узком смысле данный термин понимается как государственная политика регулирования антиконкурентной практики предприятий (см. статью "Ограничительная деловая практика"). В последние годы в рамках ВТО вопросы политики в области конкуренции (аспект взаимосвязи с торговлей) стали вызывать растущий интерес. С учетом этого в ВТО по решению Конференции министров стран-членов Организации в Сингапуре (1996 год) была образована Рабочая группа по вопросам взаимосвязи между торговлей и конкуренцией, которая приступила к изучению следующих аспектов проблемы:

- взаимосвязь между торговой политикой и политикой в области конкуренции, с одной стороны, и экономическим ростом и развитием — с другой;
- антиконкурентная практика предприятий и ее воздействие на международную торговлю;
- взаимосвязь между инвестициями и политикой в области конкуренции;
- влияние торговой политики на конкуренцию.

В ходе работы группы был разработан тезис о необходимости укрепления международного сотрудничества для борьбы с ограничительной деловой практикой предприятий и стран, затрудняющей доступ на рынки как внешние, так и внутренние. По поручению Генерального совета ВТО группа продолжает свою работу с целью выработки подходов к решению задачи налаживания международного сотрудничества в области противодействия практике подавления конкуренции на рынке.

Поставка услуги — *Service supply* — действие, включающее, согласно ГАТС, производство, распределение, маркетинг, продажу и доставку услуги.

Поставщики услуг с эксклюзивными правами — *Exclusive service suppliers* — в контексте ГАТС услугодатели, имеющие исключительные права. Речь идет о небольшом круге предприятий, наделенных правительствами стран-участниц монопольными

правами. Правила ГАТС устанавливают, что такого рода поставщики не должны злоупотреблять своим положением и предпринимать действия, несовместимые с общими и конкретными принципами и обязательствами, принимаемыми в рамках ГАТС.

Правила происхождения — *Rules of origin* — совокупность правовых актов, определяющих страну происхождения товара. Эти правила принимаются во внимание, прежде всего, при взимании антидемпинговых и компенсационных пошлин; в рамках квотирования и в целях внешнеторговой статистики, а также при импорте из стран, которым предоставляются торговые преференции. Здесь уместно отметить, что странам-членам ВТО рекомендуется использовать Гармонизированную систему описания и кодирования товаров при определении страны происхождения товара для целей внешнеторговой статистики и взимания таможенных пошлин. Согласно этой системе, товар происходит из той страны, в которой в результате переработки происходит его переход в другую классификационную категорию. Ввиду различий в законодательствах стран-участниц ГАТТ, установивших правила происхождения товаров, в ходе Уругвайского раунда было разработано Соглашение по правилам происхождения.

Правило главного поставщика — *Principal supplier rule* — принцип, смысл которого заключается в том, что двусторонние торговые переговоры о тарифных уступках по импорту конкретного товара ведутся только со страной, которая является основным поставщиком этого товара. Достигнутая договоренность затем действует в отношении других стран-участниц на основе РНБ. Правило было выработано в ходе многосторонних торговых переговоров во избежание неконтролируемого распространения результатов переговоров на все страны, связанные РНБ (поскольку переговоры ведутся не только на многосторонней основе, но и в двустороннем и групповом формате). Таким образом была устранена возможность для третьей страны получить основную выгоду от тарифных уступок, согласованных на двустороннем или групповом уровнях.

Правило (принцип) меньшей (ставки) пошлины — *Lesser duty rule* — в контексте соглашений по применению статьи VI ГАТТ (Антидемпинговый кодекс) и по субсидиям и компенсационным мерам положение, согласно которому на продаваемый по демпинговым ценам или субсидируемый импортный товар вводится пошлина меньшего размера (чем тот, который можно было бы определить, исходя из установленного ущерба), если она достаточна для компенсации понесенных в результате демпинга или субсидирования потерь.

(Продолжение в следующем номере)



ИНКОТЕРМС-2000

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАВИЛА ТОЛКОВАНИЯ УСЛОВИЙ ПОСТАВКИ ВО ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛЕ

Продолжение.

Начало в «МЭ» № 3, 4, 5, 6'2000, 2,3'2001.

Источник: Инкотермс-2000, публикация
МТП №560/RUS-ENG ISBN 952-9815-23-9

DEQ

DELIVERED EX QUAY

ПОСТАВКА С ПРИСТАНИ (... название порта назначения)

Термин «Поставка с пристани» означает, что продавец выполнил свои обязанности по поставке, когда товар, не прошедший таможенную очистку для импорта, предоставлен в распоряжение покупателя на пристани в названном порту назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой и выгрузкой товара на пристань. Термин DEQ возлагает на покупателя обязанность таможенной очистки для импорта товара, также как и уплату налогов, пошлин и других сборов при импорте.

Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя все или часть расходов по импорту товара, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи¹.

Данный термин может применяться только при перевозке морским или внутренним водным транспортом или в смешанных перевозках, когда товар выгружается с судна на пристань в порту назначения. Однако, если стороны желают включить в обязанности продавца риски и расходы, связанные с перемещением товара с пристани в другое место (склад, терминал и т.д.) в порту, либо за пределами порта, должны быть использованы термины DDU и DDP.

А. Обязанности продавца

А.1. Предоставление товара в соответствии с договором

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

А.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

Продавец обязан за свой счет и на свой риск получить любую экспортную лицензию или другое официальное свидетельство или прочие документы, а также выполнить, если это потребуется², все таможенные формальности, требующиеся для экспорта товара и для его транзитной перевозки через третьи страны.

А.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Продавец обязан заключить за свой счет договор перевозки товара до названной пристани в названном порту назначения. Если специальная пристань не согласована или не определена практикой подобного рода поставок, продавец может выбрать наиболее подходящую для него пристань в названном порту назначения.

Б) Договор страхования

Нет обязательств³.

А.4. Поставка

Продавец обязан предоставить товар в распоряжение покупателя на пристани в соответствии со статьей А.3а) в согласованную дату или в пределах согласованного срока.

А.5. Переход рисков

Продавец обязан поставить товар с учетом оговорок статьи Б.5. и нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки в соответствии со статьей А.4.

А.6. Распределение расходов

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:

° в дополнение к расходам, вытекающим из статьи А.3а), нести все расходы, связанные с товаром до момента поставки товара на пристань в соответствии со статьей А.4., и

° если это потребуется⁴ — оплатить все расходы, связанные с выполнением таможенных формальностей, также как и другие пошлины, налоги и прочие сборы, подлежащие оплате при экспорте товара и его транзитной перевозке через третьи страны до его поставки в соответствии со статьей А.4.

А.7. Извещение покупателю

Продавец обязан известить достаточным образом покупателя о предполагаемой дате прибытия указанного судна в соответствии со статьей А.4., а также направить покупателю другие извещения, требующиеся ему для осуществле-

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 и прочие документы, а также выполнить, если это потребуется², все таможенные формальности, требующиеся для импорта товара.

Б.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Нет обязательств³.

Б) Договор страхования

Нет обязательств³.

Б.4. Принятие поставки

Покупатель обязан принять товар сразу после его поставки в соответствии со статьей А.4.

Б.5. Переход рисков

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

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

Б.6. Распределение расходов

Покупатель обязан:

° нести все расходы, связанные с товаром, с момента его поставки в соответствии со статьей А.4., включая все расходы, связанные с обращением товара в порту до его последующей транспортировки или размещением на склад или терминал, и

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

° оплатить, если это потребуется⁴, все пошлины, налоги и другие сборы, а также расходы на выполнение таможенных формальностей, подлежащих оплате при импорте товара и для его последующей транспортировки.

Б.7. Извещение продавцу

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

ния обычно необходимых мер для принятия поставки товара.

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

Продавец обязан предоставить покупателю за свой счет деливери-ордер и/или обычный транспортный документ (например, оборотный коносамент, необоротную морскую накладную, доказательство о перевозке внутренним водным транспортом или накладную смешанной перевозки), чтобы дать покупателю возможность принять поставку товара и удалить его с пристани.

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

А.9. Проверка — упаковка — маркировка

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

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

А.10. Другие обязанности

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

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

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

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

Б.9. Осмотр товара

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

Б.10. Другие обязанности

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

1) См. Введение п. 11

2) См. Введение п. 14

3) См. Введение п. 10

4) См. Введение п. 14

DDU

Delivered duty unpaid

Поставка без оплаты пошлины (... название места назначения)

Термин "Поставка без оплаты пошлины" означает, что продавец предоставит непрошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара до этого места, за исключением (если это потребуется¹) любых сборов, собираемых для импорта в стране назначения (под словом "сборы" здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов). Ответственность за такие сборы должен нести покупатель, также как и за другие расходы и риски, возникшие в связи с тем, что он не смог вовремя пройти таможенную очистку для импорта.

Однако, если стороны желают, чтобы продавец взял на себя риски и расходы по таможенной очистке, также как и часть расходов по импорту товара, то это должно быть четко оговорено в соответствующем дополнении к договору купли-продажи².

Ответственность, риски и расходы за выгрузку и перегрузку товара зависят от того, под чьим контролем находится выбранное место поставки.

Данный термин может применяться независимо от вида транспорта, но когда поставка осуществляется на борту судна или на пристани в порту назначения, то следует применять термины DES или DEQ.

А. Обязанности продавца

А.1. Предоставление товара в соответствии с договором

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

А.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

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

А.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

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

Б) Договор страхования

Нет обязательств³

А.4. Поставка

Продавец обязан предоставить товар в распоряжение покупателя или другого лица, указанного покупателем, в неотгруженном виде на любом прибывшем транспортном средстве в названном месте назначения в согласованную дату или в пределах согласованного для поставки срока.

А.5. Переход рисков

Продавец обязан поставить товар с учетом оговорок статьи Б.5. и нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки в соответствии со статьей А.4.

Б. Обязанности покупателя

Б.1. Уплата цены

Покупатель обязан уплатить предусмотренную договором купли-продажи цену товара.

Б.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

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

Б.3. Договоры перевозки и страхования

А) Договор перевозки

Нет обязательств³.

Б) Договор страхования

Нет обязательств³.

Б.4. Принятие поставки

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

Б.5. Переход рисков

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

Покупатель обязан — при невыполнении им обязанности в соответствии со статьей Б.2. — нести все дополнительные риски потери и повреждения, причиненные таким образом товару.

Покупатель обязан — при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7. — нести все риски потери или повреждения товара с момента истечения согласованной даты или окончания согласованного срока поставки. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом иден-

**А.6. Распределение расходов**

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:

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

° если это потребуется¹ — оплатить все расходы, связанные с выполнением таможенных формальностей для экспорта, также как и другие пошлины, налоги и прочие сборы, подлежащие оплате при экспорте товара и его транзитной перевозке через третьи страны до поставки в соответствии со статьей А.4.

А.7. Извещение покупателю

Продавец обязан известить достаточным образом покупателя об отправке товара, а также направить покупателю другие извещения, требующиеся ему для осуществления обычно необходимых мер для принятия поставки товара.

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

Продавец обязан предоставить покупателю за свой счет деливери-ордер и/или обычный транспортный документ (например, оборотный коносамент, необоротную морскую накладную, доказательство о перевозке внутренним водным транспортом, воздушную накладную, накладную железнодорожного или автодорожного сообщения или накладную смешанной перевозки), которые могут потребоваться покупателю для принятия поставки товара в соответствии со статьями А.4./Б.4.

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

А.9. Проверка — упаковка — маркировка

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

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

А.10. Другие обязанности

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

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

тифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

Б.6. Распределение расходов

Покупатель обязан:

° нести все расходы, связанные с товаром, с момента его поставки в соответствии со статьей А.4.

° нести все дополнительные расходы при невыполнении им обязанности в соответствии со статьей Б.2. или при невыполнении им обязанности дать извещение в соответствии со статьей Б.7. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора, и

° оплатить, если это потребуется¹, все пошлины, налоги и другие расходы, а также расходы на выполнение таможенных формальностей, подлежащих оплате при импорте товара.

Б.7. Извещение продавцу

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

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

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

Б.9. Осмотр товара

Покупатель обязан нести расходы, связанные с предпрогностическим 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.

- 1) См. Введение п. 14
- 2) См. Введение п. 11
- 3) См. Введение п. 10
- 4) См. Введение п. 14

DDP**Delivered duty paid****Поставка с оплатой пошлины (... название места назначения)**

Термин «Поставка с оплатой пошлины» означает, что продавец предоставит прошедший таможенную очистку и неразгруженный с прибывшего транспортного средства товар в распоряжение покупателя в названном месте назначения. Продавец обязан нести все расходы и риски, связанные с транспортировкой товара, включая (где это потребуется¹) любые сборы для импорта в страну назначения (под словом «сборы» здесь подразумевается ответственность и риски за проведение таможенной очистки, а также за оплату таможенных формальностей, таможенных пошлин, налогов и других сборов).

В то время как термин EXW возлагает на продавца минимальные обязанности, термин DDP предполагает максимальные обязанности продавца. Данный термин не может применяться, если продавец прямо или косвенно не может обеспечить получение импортной лицензии.

Если стороны согласились об исключении из обязательств продавца некоторых из расходов, подлежащих оплате при импорте (таких, как налог на добавленную стоимость — НДС), это должно быть четко определено в контракте купли-продажи².

Если стороны желают, чтобы покупатель взял на себя все риски и расходы по импорту товара, следует применять термин DDU. Данный термин может применяться независимо от вида транспорта, но когда поставка осуществляется на борту судна или на пристани в порту назначения, следует применять термины DES или DEQ.

А. Обязанности продавца**А.1. Предоставление товара в соответствии с договором**

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

А.2. Лицензии, свидетельства и иные формальности

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

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

Продавец обязан заключить за свой счет договор перевозки товара до названного места назначения. Если специальный пункт не согласован или не

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 по просьбе продавца оказать последнему за его счет и на его риск полное содействие в получении, если это потребуется¹, любой импортной лицензии или другого официального свидетельства, требуемого для импорта товара.

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

Нет обязательств¹.

Б) Договор страхования

определен практикой подобного рода поставок, продавец может выбрать наиболее подходящий для него пункт в названном месте назначения.

Б) Договор страхования
Нет обязательств³.

А.4. Поставка

Продавец обязан предоставить товар в распоряжение покупателя или другого лица, указанного покупателем, в неотпущенном виде на любом прибывшем транспортном средстве, в названном месте назначения, в согласованную дату или в пределах согласованного для поставки срока.

А.5. Переход рисков

Продавец обязан поставить товар с учетом оговорок статьи Б.5. и нести все риски потери или повреждения товара до момента его поставки в соответствии со статьей А.4.

А.6. Распределение расходов

Продавец обязан с учетом оговорок статьи Б.6.:

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

° если это потребуется⁴ — оплатить все расходы, связанные с выполнением таможенных формальностей для экспорта и импорта, как и другие пошлины, налоги и прочие сборы, подлежащие оплате при экспорте и импорте товара и его транзитной перевозке через третьи страны до поставки в соответствии со статьей А.4.

А.7. Извещение покупателю

Продавец обязан известить надлежащим образом покупателя об отправке товара, а также направить покупателю другие извещения, требующиеся ему для осуществления обычно необходимых мер для принятия поставки товара.

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

Продавец обязан предоставить покупателю за свой счет делового документа — ордера или обычный транспортный документ (например, оборотный коносамент, необоротную морскую накладную, доказательство о перевозке внутренним водным транспортом, воздушную накладную, накладную железнодорожного или автодорожного сообщения или накладную смешанной перевозки), которые могут потребоваться покупателю для принятия поставки товара в соответствии со статьями А.4./Б.4.

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

А.9. Проверка — упаковка — маркировка

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

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

А. 10. Другие обязанности

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

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

Нет обязательств³.

Б.4. Принятие поставки

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

Б.5. Переход рисков

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

Покупатель обязан — при невыполнении им обязанности в соответствии со статьей Б.2. — нести все дополнительные риски потери и повреждения, причиненные таким образом товару.

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

Б.6. Распределение расходов

Покупатель обязан в соответствии с положениями статьи А.3а):

° нести все расходы, связанные с товаром, с момента его поставки в соответствии со статьей А.4.,

° нести все дополнительные расходы при невыполнении им обязанности в соответствии со статьей Б.2. или дать извещение в соответствии со статьей Б.7. Условием, однако, является надлежащее соответствие товара договору. Это значит, что товар должен быть надлежащим образом идентифицирован, то есть определенно обособлен или иным образом обозначен как товар, являющийся предметом данного договора.

Б.7. Извещение продавцу

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

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

Покупатель обязан принять требуемый делового документа — ордера или транспортный документ в соответствии со статьей А.8.

Б.9. Осмотр товара

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

Б. 10. Другие обязанности

Покупатель обязан по просьбе продавца оказать последнему за его счет и на его риск полное содействие в получении любых документов или эквивалентных им электронных сообщений, выдаваемых или передаваемых в стране импорта, которые могут потребоваться продавцу для предоставления товара таким образом в распоряжение покупателя.

1) См. Введение п. 14

2) См. Введение п. 11

3) См. Введение п. 10

4) См. Введение п. 14

ИНВЕСТИЦИИ «ЛУКОЙЛА» В СБЫТОВУЮ СЕТЬ ДО 2005 г. СОСТАВЯТ \$1 МЛРД.

Инвестиции «ЛУКОЙЛА» в сбытовую сеть компании до 2005 года составят \$1 млрд. Об этом заявил вице-президент компании Вагит Шарифов на международном форуме «Нефть России: настоящее и будущее» в Москве.

По его данным, в настоящее время сбытовая сеть компании включает 240 нефтебаз (200 из которых находятся на территории РФ) и 2800 АЗС, из которых 1300 АЗС — в РФ, 400 — в Европе, а также сеть автозаправочных станций в США.

Вместе с тем вице-президент компании отметил, что количество АЗС в РФ недостаточно для компании. По расчетам «ЛУКОЙЛА», ей необходимо иметь в России более 2500 АЗС.

Он сообщил, что в рамках реализации программы развития

сбытовой сети до 2005 года «ЛУКОЙЛ» планирует приобрести и построить около 3 тыс. АЗС, из которых более 1400 — в РФ.

Г-н В. Шарифов заявил также, что за 10 месяцев 2001 года компанией реализовано более 800 тыс. тонн нефтепродуктов на сумму 6 млрд. рублей.

По его словам, «ЛУКОЙЛ» в 2001 году переработает на своих зарубежных заводах 9,3 млн. тонн нефти, что на 3,4% больше, чем в прошлом году. Компания перерабатывает нефть на трех заводах за рубежом: в Болгарии, Румынии и Украине.

По данным В. Шарифова, в текущем году общий объем поставок нефтепродуктов с российских НПЗ компании составит 38,5 млн. тонн, из которых 25,2 млн. тонн будет поставлено потребителям России.

В. Шарифов сообщил, что к концу года флот компании увеличится до 10 танкеров ледового класса общей грузоподъемностью 175 тыс. тонн.

Общие инвестиции компании за 10 лет составили \$14 млрд.



ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПРОАНАЛИЗИРОВАЛО ВСЕ ВОЗМОЖНЫЕ СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ С УЧЕТОМ ПОВЫШЕНИЯ ТАРИФОВ

Правительство РФ в ходе рассмотрения тарифной политики на 2002 год проанализировало «все возможные сценарии развития ситуации с учетом повышения тарифов на услуги естественных монополий».

Об этом заявил министр экономического развития и торговли РФ Герман Греф на пресс-конференции в Москве.

Принимая решение о предельном увеличении тарифов на следующий год на 35%, правительство учло темпы инфляции, роста ВВП, а также инвестиционные потребности естественных монополий, сказал Г. Греф.

Глава Минэкономразвития отметил, что в конце декабря Правительство РФ рассмотрит инвестпрограммы РАО «ЕЭС России» и ОАО «Газпром» на 2002 год. Г. Греф напомнил, что на прошлом заседании правительства была обсуждена инвестиционная программа МПС на будущий год.

Как считает г-н Г. Греф, при регулиро-

вании тарифов необходимо устранить диспропорции в росте цен.

Глава Минэкономразвития сообщил, что МПС предлагало увеличить тарифы на следующий год на 66%, РАО «ЕЭС» — на 44%, «Газпром» — на 37,5%.

Правительство рассмотрело этот вариант монополий и, как минимум, еще три варианта, сказал министр, добавив, что закон о федеральном бюджете на 2002 год составлен исходя из увеличения тарифов на железнодорожные перевозки на 48%, электроэнергию — на 28%, газ — на 20%.

Минэкономразвития изложило на прошедшем заседании правительства еще два варианта. Один из них Г. Греф назвал «средним», а другой — «максимально допустимым с точки зрения сохранения экономической стабильности».

Кабинет министров не решил, на сколько конкретно будут увеличены тарифы каждой из естественных монополий.

РОССИЯ ОПРЕДЕЛИТ ГРАФИК УСТАНОВЛЕНИЯ ЭНЕРГОТАРИФОВ

Правительство РФ до 5 января 2002 года примет решение по графику установления тарифов естественных монополий, сообщил председатель Федеральной энергетической комиссии (ФЭК) России Георгий Кутовой.

«Это попытка правительства впервые включиться в регулирование тарифов, чего раньше не было», — подчеркнул Г. Кутовой.

По его словам, тарифы будут устанавливаться на услуги отраслей ТЭК, а также на услуги портов, терминалов и железных дорог.

Глава ФЭК сообщил также, что ориентировочно в конце декабря правительство рассмотрит инвестиционные программы естественных монополий. Он отметил, что в целом инвестпрограммы естественных монополий оцениваются более чем в 400 млрд. рублей.

По словам Г. Кутового, «сегодня этот процесс вообще не контролируется правительством, оно не знает, как используются инвестиционные деньги естественными монополиями». По его словам, проверки расходования этих средств ни в РАО «ЕЭС», ни в газовых отраслях практически не проводятся.

Глава ФЭК высказался за установление контроля со стороны региональных энергетических комиссий над инвестиционными программами локальных естественных монополий.

Г-н Г. Кутовой также сообщил, что в Госдуме ожидается рассмотрение поправки к проекту бюджета на 2002 год, предложенной депутатом Госдумы Михаилом Задорновым, которая предусматривает изменение прецедента цен на услуги естественных монополий раз в год.

АВТОВАЗ ПОЛУЧИТ 7 МЛРД. РУБ. ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ

Чистая прибыль АвтоВАЗа за 2001 г. составит 7 млрд. руб., заявил 1-й замгендиректора АО «АвтоВАЗ» Николай Ляченков.

На международной автомобильной конференции в Москве он отметил, что чистая прибыль могла быть больше, однако завод планирует погасить за счет чистой прибыли убытки прошлых лет.

В 2000 г. АвтоВАЗ получил чистый убыток в объеме 451,9 млн. руб.

Объем производства по итогам 2001 года составит 90 млрд. рублей.

В то же время, говоря о планах предприятия на 2002 год, Н. Ляченков отметил, что балансовая прибыль у предприятия планируется в несколько меньшем объеме, нежели в 2001 году, когда она составила 19 млрд. рублей.

По его словам, на деятельности предприятия скажется ожидаемый в 2002 году рост цен на энергоносители и грузоперевозки.

Отвечая на вопросы журналистов, Н. Ляченков пояснил, что согласно расчетам специалистов, балансовая прибыль завода в 2002 году составит 7-8 млрд. рублей. Однако, добавил он, процент чистой прибыли завода будет несколько выше.

По его словам, в 2002 году планируется произвести 760 тыс. автомобилей, что соответствует уровню 2001 года. Однако, добавил Н. Ляченков, сборочных машинокомплектов будет произведено 103 тыс., что в полтора раза превышает уровень 2001 года.

Н. Ляченков сообщил также, что в настоящий момент ведутся переговоры с представителями египетского автоборочного завода о производстве классических автомобилей ВАЗ пятой, четвертой и седьмой моделей.

МОСКВА И КРЫМ ПОДПИСАЛИ ПРОТОКОЛ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ КЕРЧЕНСКОЙ ПЕРЕПРАВЫ

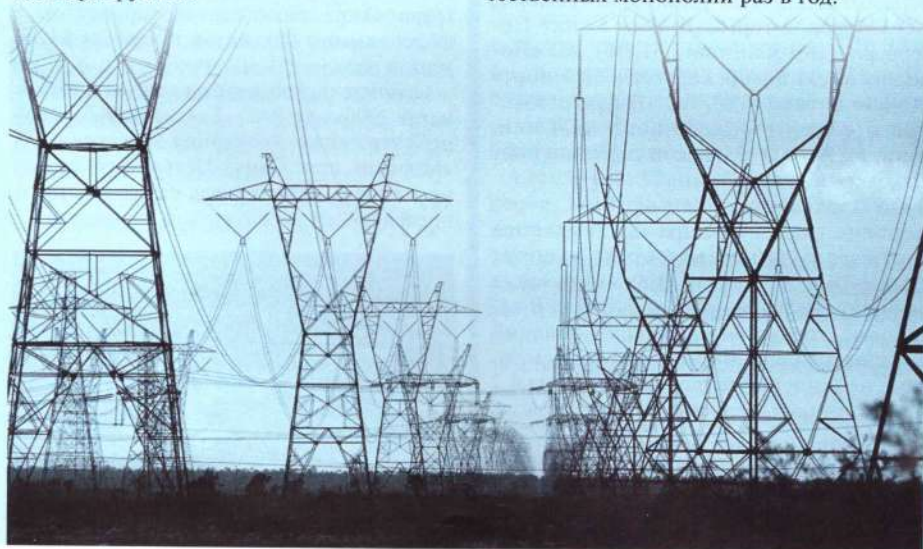
Правительство Москвы и администрация Республики Крым (в составе Украины) подписали технический протокол о ходе реализации проекта по строительству Керченской переправы, которая соединит полуостров с российской Кубанью.

Документ подписали мэр столицы Юрий Лужков и председатель Верховного совета Крыма Леонид Грач.

В протоколе, в частности, отмечается, что для сооружения переправы создано и зарегистрировано ОАО «Керченский мост». 74% в его уставном капитале принадлежит правительству российской столицы, 26% — Крыму.

На предпроектную разработку выделяется на первом этапе \$200 тыс., из которых \$148 тыс. предоставит Москва.

Наряду с этим достигнута договоренность о приобретении железнодорожного паромы «Сахалин-6» для обеспечения перевозок между Крымом и Кубанью.



В НОВОРОССИЙСКЕ ОФИЦИАЛЬНО ОТКРЫТ НОВЫЙ МАРШРУТ ЭКСПОРТА НЕФТИ

Официальная церемония открытия нового маршрута экспорта нефти из Каспийского региона состоялась на морском терминале Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) под Новороссийском.

Как заявил на церемонии генеральный директор КТК Сергей Гнатченко, консорциум к настоящему времени отгрузил 300 тыс. тонн нефти.

По его словам, все системы терминала и трубопровода прошли проверку. На рейде находятся еще два танкера, которые ожидают погрузки, сказал он.

Первый заместитель министра энергетики РФ Иван Матлашов отметил, что ввод в строй КТК и строительство Балтийской трубопроводной системы (БТС) значительно изменят структуру экспорта нефти из России и Казахстана. Транзитный поток по КТК, отметил он, составит 50 млн. тонн нефти в год, из которых большая часть будет идти из Казахстана. Кроме того он сказал, что новый экспортный маршрут обеспечит увеличение добычи нефти в Казахстане.

Министр энергетики Казахстана Владимир Школьник заявил на церемонии, что КТК является прекрасным примером интеграции России и Казахстана в мировую экономику.

В свою очередь замминистра энергетики США Вики Бейли отметила, что сотрудничество России и Казахстана с компаниями мирового уровня «оживляет экономику этих стран». Она выразила мнение, что реализация данного проекта вызовет увеличение разработки новых месторождений.

Президент «ЛУКОЙЛа» Вагит Алекперов сказал, что введение в строй КТК не вызовет увеличения поставок нефти из России и Казахстана на мировой рынок. Поставки будут оптимизированы и систематизированы, отметил он.

Главный исполнительный директор корпорации ChevronTexaco Дэвид О'Райлли сказал, что «мы отмечаем знаменательное событие в период активного развития партнерских отношений между США, Россией и Казахстаном. КТК представляет собой проект, который служит ярким примером успешного международного сотрудничества и демонстрирует всему мировому деловому сообществу, что можно с уверенностью осуществлять инвестиции в России и Казахстане».

Нефтепровод Тенгиз—Новороссийск соединяет месторождения Западного Казахстана с российским побережьем Черного моря. На первом этапе мощность трубопровода составит 28,2 млн. тонн нефти в год. Постепенно она должна возрасти до 67 млн. тонн в год.

России принадлежит 24% участия в КТК, Казахстану — 19%, Оману — 7%. Еще 50% акций консорциума делят между собой американские Chevron Caspian Pipeline Consortium Co. (15%), Mobil Caspian Pipeline Co. (7,5%), Oryx Caspian Pipeline LLC (1,75%), российско-американское СП LUKARCO B. V. (12,5%), российско-британское СП Rosneft-Shell Caspian Ventures Ltd. (7,5%), итальянская Agip International (N. A.) N. V. (2%), британская BG Overseas Holdings Ltd. (2%) и Kazakhstan Pipeline Ventures LLC (1,75%).

СДАН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ КОМПЛЕКС ПО ПЕРЕВАЛКЕ УДОБРЕНИЙ ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Морской порт Санкт-Петербург 22 декабря ввел первую очередь универсального перегрузочного комплекса минеральных удобрений «Балтийский балкерный терминал» (ББТ).

Как сообщили в пресс-службе порта, ББТ осуществит пробную перевалку первой партии калийной соли, начало промышленной эксплуатации первой очереди комплекса намечено на февраль 2002 года.

Проектная пропускная способность комплекса составляет 5-7 млн. тонн в год.

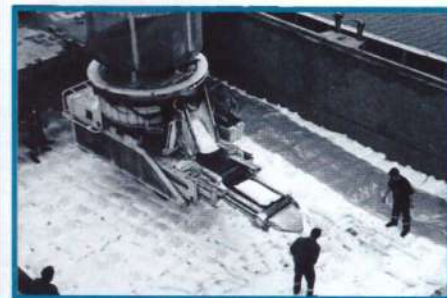
«Морской порт Санкт-Петербург» и АО «Уралкалий», которые осуществляют строительство и основное финансирование терминала на паритетных началах, вкладывают в его создание \$65 млн. С учетом стоимости подъездных путей и гидротехнических сооружений проект оценивается в \$120 млн.

В пресс-службе отметили, что ранее стоимость проекта оценивалась в \$38 млн. Удорожание проекта связано с решением удлинить склады с одновременным увеличением их емкости в 1,5 раза. Теперь емкость склада калийных удобрений составит 150 тыс. тонн (ранее планировалось 100 тыс. тонн). Емкость склада азотно-фосфорных удобрений будет увеличена с 80 тыс. тонн до 120 тыс. Также будут построены дополнительная станция разгрузки вагонов и галереи, которые свяжут объекты между собой.

Первоначальная мощность комплекса составит 3 млн. тонн в год. Выход терминала на проектную мощность — 5 млн. тонн в год — запланирован на 2002 год. После завершения строительства на территории комплекса первого и второго складов и двух причалов, а также модернизации станции «Автово» и строительства автомобильной эстакады объем переработки грузов может составить около 7 млн. тонн в год.

Ввод терминала позволит экономить \$10-12 с каждой переваленной тонны груза. Ожидаемые доходы городского и федерального бюджетов превысят \$12,5 млн. в год.

Строительство комплекса началось в марте 2000 года. ЗАО «Балтийский балкерный терминал» (дочерняя компания АО «Морской порт Санкт-Петербург») создано в апреле 2000 года для строительства и последующей эксплуатации терминала.



МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ НА 10,9% УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕРАБОТКУ ГРУЗОВ

Морские порты России за 11 месяцев 2001 года переработали 73,3 млн. тонн сухих грузов, что на 10,9% превышает результат января-ноября прошлого года. Такие данные предоставили в Службе морского флота России (Росморфлот) Минтранса РФ.

По данным Росморфлота, морские порты России за 11 месяцев текущего года отправили на экспорт 62,1 млн. тонн сухих грузов (рост составил 8,9%), приняли 10,4 млн. тонн импортных грузов (рост 22,6%), переработали 8,7 млн. тонн каботажных сухих грузов (внутрироссийских грузов, рост составил 12,6%).

В Росморфлоте отметили стабильную перегрузочную деятельность стивидорных компаний во всех крупных морских портах Балтийского, Черноморского и Дальневосточного бассейнов.

В частности, АО «Мурманский морской торговый порт» переработало за 11 месяцев текущего года 8,4 млн. тонн сухих грузов, что на 10,3% больше показателя аналогич-

ного периода прошлого года. АО «Калининградский морской торговый порт» переработало 2,5 млн. тонн грузов (21,8%), АО «Морской торговый порт Санкт-Петербург» (18,1 млн. тонн, 31,8%), АО «Новороссийский морской торговый порт» (11,1 млн. тонн, 4%), АО «Владивостокский морской торговый порт» (4,4 млн. тонн, 6,2%), АО «Морской торговый порт Находка» (6,3 млн. тонн, 27%).

По предварительным данным, через морские порты России за 11 месяцев текущего года перевалено на экспорт свыше 70 млн. тонн наливных грузов, в основном нефти и нефтепродуктов. В частности, только через Новороссийский порт отгружено на экспорт 41,4 млн. тонн нефти и нефтепродуктов, что на 4,2 млн. тонн больше, чем за январь-ноябрь 2000 года.

По итогам 2001 года, по прогнозам экспертов Росморфлота, общий объем переваленных в морских портах России грузов может составить до 170 млн. тонн.

РОСТОВСКИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ ВКЛАДЫВАЮТ ДЕНЬГИ В РАЗВИТИЕ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

Выпуск на линию 12 голландских троллейбусов в Ростове — первый этап реализации программы возрождения экологически чистого транспорта в столице Южного федерального округа. Общая стоимость проекта оценивается в \$5 млн. Беспрецедентность этого события в том, что впервые в Ростовской области, да и во всей России, объединились две совершенно разные структуры для достижения общей экологически и социально значимой задачи.

Несколько месяцев назад г. Ростов-на-Дону посетила делегация немецких экологических экспертов. Они оценили состояние атмосферы в городе как критическое и предложили ряд мер, направленных на ее улучшение. Среди них — возрождение экологически чистого общественного транспорта: троллейбусов и трамваев.

Вот тогда у ростовского предпринимателя и политика **Виталия Пономарева**, члена совета директоров холдинговой компании «Донпромагро» и генерального директора компании «Донгаздобыча», и родилась мысль вложить средства в развитие экологически чистого транспорта. Идея получила поддержку у городских властей. Была создана компания «Ростовэлектротранс», уставный капитал которой поровну распределили между собой «Донпромагро» и администрация г. Ростова-на-Дону.

Новая затея г-на В. Пономарева, по его словам, не является способом получения дополнительной прибыли, а направлена на решение, прежде всего, экологической задачи.

Предприниматели закупили в Голландии 20 троллейбусов с намерением открыть в Ростове три социально значимых маршрута, связывающих центр города с его окраинами. Для начала решили запустить 6-й маршрут «Центральный рынок — Северный». Но прежде чем реализовать этот важный проект, учредителям пришлось преодолеть ряд трудностей технического и политического характера.

По мнению г-на В. Пономарева, самым сложным оказалось выработать механизм функционирования новой полукommerческой, полугосударственной компании. Ведь ни для кого не секрет, что городской электротранспорт всегда был убыточным. Поэтому учредители поставили перед собой задачу, сохранив статус муниципального транспорта со стоимостью проезда в 2,5 рубля и 100% льготным обслуживанием, выйти на уровень рентабельности хотя бы на 3-4%. Для компенсации неизбежных на этапе становления

убытков требовалось найти дополнительные источники доходов. Общими усилиями бизнесменов, областных и городских властей большую часть вопросов удалось решить.

Министерство топлива и энергетики Ростовской области при содействии губернатора **Владимира Чуба** разработало схему подачи электроэнергии на контактную линию нового троллейбусного парка и предоставило льготный 50% тариф. Городская администрация выделила 500 тысяч рублей на реконструкцию электросети и приведение ее в соответствие с требуемыми параметрами.

Дело в том, что в голландских троллейбусах, сделанных по европейскому стандарту, штанги приемников на метр короче отечественных устройств. А старая контактная линия, сохранившаяся от прежних времен, оказалась на метр-полтора выше требуемой высоты. Пришлось ее опустить и заодно отремонтировать.



Отличительная особенность новых троллейбусов в том, что они снабжены автономными двигателями внутреннего сгорания, что позволяет маневрировать в отсутствие контактной сети. При этом потребление электроэнергии на 10-15% ниже отечественных аналогов. Троллейбусы оснащены масляным обогревом и электронной системой, гарантирующей безопасность проезда.

Сегодня на улицах Ростова курсируют порядка 112 троллейбусов, большая часть которых находится в ветхом и аварийном состоянии. И, разумеется, 12 единиц техники не решат проблему. Однако обнадеживает уже сам факт поиска оптимальных решений и общее желание представителей властей и предпринимательских сообществ дать приоритет развитию экологически чистого транспорта. И если опыт новой транспортной компании окажется удачным, воздух в городе станет намного чище.

Светлана ЛЫМАРЕВА,
Ростов-на-Дону

«РУСПРОМАВТО» В 2002 ГОДУ ИНВЕСТИРУЕТ ДО \$150 МЛН. В СВОИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Машиностроительный холдинг «Руспромавто», дочерняя структура ИПГ «Сибал», намерен в 2002 году инвестировать в свои предприятия до \$150 млн., сообщили в «Руспромавто».

В компании отметили, что в первую очередь инвестиции будут направлены на разработку и внедрение нового модельного ряда, создание максимально конкурентоспособной продукции, улучшение качества, решение других задач.

В «Руспромавто» отметили, что компания в ближайшее время намерена завершить формирование собственной структуры, «определиться с партнерами, в том числе зарубежными», оздоровить финансовое состояние входящих в холдинг предприятий, а также внедрить в производство конкурентоспособную продукцию, сохраняющую свою актуальность на рынке в течение ближайших пяти лет.

В компанию «Руспромавто», созданную в декабре 2000 года, входят АО «ГАЗ», АО «ПАЗ», ООО «Ликинский автобус», Голицынский и Курганский автобусные заводы, ярославский моторный завод «Автотизель», Ярославский завод топливной аппаратуры, автомобильный завод «Урал» и другие предприятия.

6 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ ПОЛУЧИТ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В 2002 ГОДУ НА ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Регионы Дальнего Востока в 2002 году получат на дорожное строительство из федерального бюджета 6 млрд. рублей, сообщил министр транспорта России Сергей Франк на пресс-конференции во Владивостоке.

По его словам, «сегодня он и полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе **Константин Пуликовский** подписали протокол, определяющий стратегию развития транспортного комплекса Дальнего Востока до 2010 года».

Г-н С. Франк отметил, что «протокол подписан по итогам заседания координационного совета губернаторов Дальнего Востока и коллегии Минтранса РФ».

По словам министра, согласно документу приоритетным направлением стратегии является развитие железных дорог и морских портов. Кроме того, планируется увеличить объем средств, выделяемых на модернизацию и реконструкцию авиационного комплекса региона.

Дальний Восток, подчеркнул глава Минтранса, требует повышенного внимания в связи с возрастающей ролью России в перевозках транзитных грузов между Европой и Азией.

Порт Владивосток верен традициям

10 декабря Владивостокский морской торговый порт провел в Москве презентацию, на которую были приглашены представители Минтранса, МПС, ГТК РФ, руководители судоходных и экспедиторских компаний, грузовладельцы, друзья и партнеры порта.

Открыл мероприятие генеральный директор АО «Владивостокский морской торговый порт» **Михаил Робканов**. Он отметил, что подобные встречи для портовиков Владивостока и партнеров порта стали уже традиционными, первая презентация состоялась в декабре прошлого года.

Г-н М. Робканов сообщил, что за прошедший год в работе порта произошли значительные изменения, улучшилась система обслуживания клиентов, таможенное оформление, увеличился грузооборот. Немалую роль в этом сыграла партнерская работа портовиков и Владивостокской таможни. «Обычно в пунктах пропуска грузов таможня является сдерживающим фактором, но в данном случае работа между Владивостокской таможней и администрацией порта осуществляется самым тесным образом во благо улучшения транспортного процесса», — подчеркнул гендиректор порта.

Сергей Ерошенко, исполняющий обязанности начальника Владивостокской таможни, напомнил, что наиболее тесное со-

трудничество с портом началось с 1997 года, когда было принято решение разместить места таможенного оформления непосредственно в пунктах доставки, т.е. во Владивостокском порту. Был построен мощный таможенный терминал, где расположились два структурных подразделения таможни. Сегодня этот терминал способен разместить на 4 складах временного хранения около 2000 автомобилей. Открытые площадки позволяют разместить еще 1600 автомобилей.

Владивостокская таможня в 2001 году направила в государственный таможенный комитет обоснование



на создание на базе терминала Центра таможенного оформления. Уже сегодня здесь предоставляются брокерские услуги и оформление автотранспортных средств совместно с ГИБДД. На протяжении года в этих таможенных подразделениях отработывается система электронного декларирования. На сегодняшний день отработано все программное обеспечение для выполнения этих процедур. Однако существующее правовое поле сегодня не позволяет применять целиком электронное декларирование. Вместе с тем проведение декларирования полностью в электронном виде позволило бы значительно ускорить процесс оформления грузов.

Александр Толстошеев, начальник отдела ЦФТО МПС РФ, отметил, что почти 95% грузов Владивостокского морского торгового порта приходят по железной дороге. По его словам, в последние два года ЦФТО активно налаживает тесные контакты с портом в области обмена информацией, совершен-



ствует саму информационную систему, особенно для получения сведений о подходе судов и грузовых составов. Уже удалось наладить ежесуточный контроль подхода грузов из/в порт и передачу этой информации как в МПС, так и в Минтранс РФ.

Значительно сократился объем бюрократической работы, стало меньше согласовательных писем. Все это выливается в конкретный показатель — рост объемов перевозок грузов через Владивостокский порт. За 11 месяцев железная дорога увеличила объем поставляемых на экспорт грузов через этот порт на 8%, в то время как в целом по сети объем экспортных перевозок увеличился на 1,2%.

Отдел портов ЦФТО постоянно обращается за информацией и советами по увеличению грузопотока во Владивостокское отделение Морцентр-ТЭК, где всегда находит нужные решения.

Николай Цах, председатель наблюдательного совета директоров «Морцентр-ТЭК», отметил, что порт Владивосток сегодня стабилизировался на определенных объемах грузов, но есть и перспективы роста. В первую очередь при внедрении современных технологий взаимодействия грузовладельцев, железной дороги и портовиков это даст определенный процент роста. Но на будущее Владивостокскому порту и железнодорожникам, очевидно, необходимо будет осуществить давнюю мечту — сделать второй въезд в порт, оснастить территорию до самого маяка терминалами, что дало бы возможность железнодорожникам разместить и улучшить маневренность подвижного состава, а портовикам больше полезной площади.

Наряду с созданием информационных систем МПС РФ, «Морцентр-ТЭК» создал свой информационный центр, который обрабатывает данные о движении грузов в морских портах России. Сегодня на его базе создается деловой центр портовиков России, в котором будет максимально сконцентрирована информация о прохождении грузов, мощностях портов и др. необходимая информация.





Порт Владивосток в этом отношении всегда был в числе тех структур, которые применяют самые передовые технологии и в погрузо-разгрузочных работах и в их организации.

«Самое важное для грузоотправителя — это сроки и качество работ по переработке груза. Порт Владивосток это всегда гарантировал и гарантирует», — подчеркнул г-н Н.Сах.

Татьяна Конко, генеральный директор ООО ТЭФ «Владивостоквнештранс», подчеркнула, что в порту Владивосток всегда интересно работать, т.к. здесь всегда есть новые проекты. В порту работают более 20 экспедиторских компаний, поэтому приходится постоянно совершенствовать свою работу. Вместе с тем каждая из компаний имеет свой рынок и свой пакет услуг. Практически все они входят в ассоциацию «Владивостокский морской торговый порт», которая в свою очередь имеет возможность влиять на



работу порта и тем самым улучшать условия деятельности экспедиторов.

Структура грузопотока немного, но меняется. Сегодня есть каботажные, транзитные, импортные и экспортные грузы.

Работа порта отличается стабильностью, что является залогом для поступательного развития.

Александр Кондратюк, зам. начальника морской администрации порта Владивосток, отметил, что морская администрация совместно с акционерным обществом постоянно проводит активную

работу по привлечению клиентуры и развитию порта. Говоря о портовых сборах, он подчеркнул, что в порту существует координационный совет, куда входят представители как морской администрации, так и акционерного общества и агентских и стивидорных компаний. На заседаниях совета решаются вопросы предоставления льгот и специальных ставок.

Александр Каноненко, вице-президент АО «ВМТП», ознакомил участников презентации с характеристиками порта и результатами

работы за прошедший год. Порт имеет 17 причалов общей протяженностью 4,2 км. Естественные глубины на подходах — 20-30 м, у причалов — 10-13,5 м.

Средний годовой грузооборот — 5 млн. тонн.

Завершая официальную часть презентации, **Михаил Робканов** поздравил всех гостей с наступающим Новым годом. Он напомнил, что в 2002 году порту исполнится 105 лет, и выразил надежду на более тесное сотрудничество с традиционными клиентами и партнерами порта и пригласил тех, кто еще не является ими, к плодотворному диалогу.



Андрей КИРЕЕВ



ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ НЕ РОСКОШЬ, А СРЕДСТВО ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ... С КОМФОРТОМ

В конце года сотрудники Росавтодора Минтранса России совершили поездку на платный участок дороги (дорога М-4 «Дон», обход с.Хлевное) протяженностью 19,8 км. В поездку были приглашены журналисты, которым была предоставлена возможность проехать с ветерком по платному участку и по альтернативному участку дороги (который, кстати, содержится в хорошем состоянии) и потом сравнить свои впечатления. Надо сказать, что сервис платной дороги стоит того, чтобы за него доплатить, и основная масса водителей это понимает.

России имеет уникальное географическое положение. По ее территории проходят кратчайшие транспортные пути, связывающие Европу с государствами Центральной Азии, Азиатско-Тихоокеанского региона. В свое время наша страна, используя эти преимущества, получала от транзита до \$6 млрд. в год.

Исходя из этого Министерством транспорта России совместно с другими ведомствами была разработана концепция развития международных транспортных коридоров (МТК) на территории России, которую в сентябре прошлого года одобрило Правительство России. В систему российских МТК входят три коридора: транссибирский коридор, транспортный коридор Север-Юг, Северный морской путь. Необходимо учитывать, что создаваемые в рамках развития программы МТК порты, терминалы, железные и автомобильные дороги будут работать не только на транзит, но и на экспортные и импортные перевозки. В этой связи роль автомобильных дорог

существенно возрастает и требует повышенного внимания, а также значительного вложения средств. Уже начато сооружение кольцевой дороги вокруг Санкт-Петербурга, будет построено 100 км автодороги Чита-Хабаровск. Это проекты, реализуемые в рамках базовых российских и международных коридоров.

Анализ состояния и перспектив развития дорожного хозяйства России показывает, что, несмотря на уже принятые и намеченные правительством меры по улучшению системы управления и финансирования дорожных работ, добиться достаточно быстрых и позитивных изменений трудно. Одним из эффективных способов вывода отрасли дорожного строительства России из того положения, в котором оно находится, представляется создание платных автомобильных дорог (это показывает опыт США, Франции, Италии и других стран), позволяющих привлечь внебюджетные, негосударственные средства финансирования. При этом, как отметил на одной из пресс-конференций в Доме Правительства министр транспорта России Сергей Франк, «экономика платной дороги построена таким образом, чтобы это был разумно экономический, саморазвивающийся проект, которому необходимо иметь определенные показатели интенсивности движения. У нас не так много участков дорог, где есть такая интенсивность». Следовательно, необходим продуманный подход при использовании этого способа привлечения внебюджетного, негосударственного финансирования.

Основные цели создания и развития сети платных автомобильных дорог в Российской Федерации:

1. Предоставление перевозчику возможности воспользоваться за отдельную плату преимуществами, которые эта дорога предлагает, по сравнению с тем, что он может получить в пределах ресурсов дорожных фондов.

Основные из них:

- сокращение расстояния поездки и времени пребывания в пути;
- уменьшение износа автотранспортных средств;
- повышение уровня безопасности за счет введения жестких транспортно-эксплуатационных стандартов для платных автодорог.

- повышение комфортности проезда.



Главным условием предоставления этой возможности является наличие свободного выбора воспользоваться платной или альтернативной дорогами.

2. Замещение бюджетных средств:

- на ремонт, содержание и развитие за счет доходов от взимания платы за проезд и коммерческого использования полосы отвода;
- на строительство и реконструкцию за счет негосударственных инвестиций.

3. Улучшение экологической ситуации за счет снижения вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду.

4. Потенциальный рост ВВП за счет повышения уровня мобильности производительных сил.

5. Создание дополнительных рабочих мест за счет оживления инвестиционного климата в стране и развития предпринимательской деятельности в придорожной полосе.

В качестве платных дорожных объектов в РФ рассматриваются вновь начинаемые или находящиеся в незавершенном строительстве автомобильные дороги, мосты,





путепроводы и туннели при условии сохранения их в государственной собственности, контроля со стороны органов государственной власти (для обеспечения гарантий как пользователям, так и инвесторам), а также при наличии бесплатного альтернативного проезда в том же направлении по другим автомобильным дорогам. Возможен также перевод действующих автодорог в платные, при этом объект должен быть доведен до требуемого транспортно-эксплуатационного состояния и обустроен для обеспечения функционирования в качестве платного, а альтернативный, бесплатный маршрут приведен в нормативное состояние.

В последние годы в России накоплен определенный опыт создания платных дорожных объектов. Учтен положительный опыт эксплуатации мостового перехода через р. Дон, где в 1996 году был создан платный участок на автомобильной дороге Воронеж—Тамбов. На этом участке была отработана система сбора платы за проезд.

В 1999 году введен в эксплуатацию на платной основе участок автомобильной дороги «Дон» 444,5 км — 464,3 км на обходе с. Хлевное (Липецкая область). Здесь установлены тарифы платы за проезд: 10 руб. с легкового автомобиля, 20 руб. с грузового автомобиля разрешенной массой до 8 тонн и 30 руб. с грузового автомобиля разрешенной массой более 8 тонн. При существующей интенсивности движения транспорта полученные доходы позволяют полностью компенсировать затраты на ремонт и содержание платного участка и альтернативной бесплатной дороги. Средства, получаемые сверх предельного размера прибыли, остающейся в распоряжении организации, эксплуатирующей платную автомобильную дорогу, направляются на строительство, ремонт и содержание федеральных дорог общего пользования. Эксплуатируемый на платной основе участок при этом выгодно отличается от обычных до-

рог по своим техническим параметрам и условиям движения, решением экологических вопросов и безопасности движения.

Обход с. Хлевно является частью МТК № 9, который позволит создать транспортное направление Балтика — Центр — Черное море, пройдя через Воронеж, Ростов, Краснодар. Второй очередью плат-



ной автомобильной дороги на магистрали «Дон» должен стать участок 19,9 км на обходе г. Задонска.

По словам начальника Федерального управления автомобильных дорог «Черноземье» В. Говорова, за девять месяцев текущего года на этом участке было собрано 21,8 млн. руб., из них 11 млн. руб. потрачено на его содержание, остальные пополнили федеральный бюджет. В перспективе дорожные строители планируют соединить обходы с.Хлевное и г.Задонска 10-километровым стыковым участком и увеличить протяженность платного участка до 68 км. Это, как говорится, первые ласточки.

Важной частью дальнейшего развития системы платных автомобильных дорог в России, как способа, дающего привлечь внебюджетные, негосударственные средства финансирования дорожного хозяйства, является правовая база. Здесь слово нашим правовикам и депутатам. Чем быстрее будут приняты соответствующие законы («О платных автомобильных дорогах», «О концессии»), тем больше будет у нас хороших дорог.

Валентин ПУЩИН,
пресс-центр Минтранса РФ

РОССИЯ В 2010 ГОДУ УВЕЛИЧИТ ОБЪЕМЫ ЗАГОТОВКИ ДРЕВСИНЫ

Россия в 2010 году планирует заготовить 220 млн. куб. метров древесины, что в 2,2 раза превышает результат 2001 года. Такие объемы роста предусматриваются в принятой Правительством РФ федеральной целевой программе «Экология и природные ресурсы России (2002-2010 годы)», сообщает департамент правительственной информации.

В программе отмечается, что в структуре производства промышленной продукции в 1999 году продукция лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности составила 4,8%.

Согласно Лесному кодексу РФ лесной фонд отнесен к федеральной собственности.

Общая площадь земель лесного фонда России составляет на 1 января 2001 года 1 млрд. 785,5 млн. гектаров, в том числе ценных хвойных пород — 508,7 млн. гектаров, твердолиственных пород (дуб, бук и др.) — 17,5 млн. гектаров.

Как отмечается в программе, в лесном хозяйстве накопились проблемы, от решения которых зависит эффективное и рациональное использование лесных ресурсов страны при безусловном сохранении глобальной экологической значимости российского леса. В настоящее время в России годовая расчетная лесосека составляет свыше 500 млн. куб. метров древесины, из которых заготавливается около 20%. Это уже сказалось на доходах федерального бюджета и бюджетах других уровней.

Подпрограмма «Леса» федеральной программы будет выполняться в два этапа.

На I этапе (2002-2004 годы) основное внимание будет уделено увеличению объемов работ по лесоустройству и мониторингу состояния лесов, что, в частности, создаст условия для перехода к устойчивому развитию ресурсной базы лесного хозяйства.

В результате реализации мероприятий II этапа (2005-2010 годы) ресурсный потенциал лесов России в полной мере обеспечит потребности промышленности, включая экспорт, и населения страны на древесную продукцию.

Реализация подпрограммы «Леса» позволит обеспечить подготовку лесосечного фонда под рубки главного и промежуточного лесопользования в объеме до 220 млн. куб. метров в год, что создаст условия для повышения доходов федерального бюджета, бюджетов субъектов России и местных бюджетов за счет налоговых платежей до 36,4 млрд. рублей, валютных поступлений от экспорта леса — до \$5 млрд.

Для реализации подпрограммы «Леса» потребуются инвестиции в объеме 49,4 млрд. рублей.





МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА INTERNATIONAL EXHIBITION

INTERTRAFFIC 2002

ТРАНСПОРТНЫЕ И ПАССАЖИРОПОТОКИ В РОССИИ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

Росавтодора Министерства транспорта РФ,
Государственной службы гражданской авиации,
МЧС России.

ГосНИИ Гражданской авиации, НП «Безопасность полетов», Службы технического обеспечения безопасности дорожного движения, Фонда содействия развитию линейной транспортной системы, Ассоциации таможенных брокеров, ВОЛЖД, НП «Гильдия Экспедиторов»



Москва, ВВЦ
10-13 июня
2002

Салон «AIRTRAFFIC 2002»

Курсом на успех

Международная выставка INTERTRAFFIC 2002 продемонстрирует современные технологии, системы контроля и управления транспортными потоками, на ней будут представлены системы управления, автоматизации и контроля транспортных и пассажиропотоков, коммуникации и связь, системы безопасности движения и пассажиропотоков, информационные системы и дисплеи, оборудование для вокзалов, аэропортов, станций и остановок, аварийная техника и службы, техобслуживание и ремонт, сигнальное оборудо-

дование, техника для дорожных инспекций и специальных служб.

В рамках выставки пройдут Международные конференции «Транспортные потоки России 2002», и «Human Factor Moscow 2002/Человеческий фактор», в рамках которой пройдет семинар по технологиям предотвращения терактов на транспорте.

Параллельно с INTERTRAFFIC 2002 пройдут международные выставки PORT & SHIPPING 2002, INTERPAC LOGISTICA 2002, МЕТРО И ТУННЕЛИ 2002



**INTERTRAFFIC
RUSSIA 2002**

EXPO FORUM
MOSCOW

ОРГКОМИТЕТ: (095) 248-6752, (095) 248-1010
(095) 248-3300, (095) 248-6791
www.interbusinessmedia.com

Информационные спонсоры:



Редакция газеты «Морские вести России»
предлагает книгу-календарь

ФЛОТ РОССИИ ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

История отечественного флота является неотъемлемой частью многовековой истории нашего государства, и каждый ее день отмечен тем или иным событием.

Большинство из них кануло в Лету, о некоторых известно только профессиональным историкам и флотским знатокам, а о наиболее значительных исторических событиях знает большая часть страны. Конкретные даты запоминаются меньше.

В то же время интересно узнать, что произошло в российском флоте в тот или иной конкретный день года.

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



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

НВ

Редакция газеты
«Морские вести России»

предлагает

Таможенный кодекс РФ

с постатейными материалами

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

Материалы к конкретной статье Таможенного кодекса приводятся в следующей последовательности:

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

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

Заявки направлять:

103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.

Тел./факс (095) 927-86-68, 921-30-04

E-mail: morvesti@cityline.ru

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

УВАЖАЕМЫЕ СНАБЖЕНЦЫ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ!

НАШИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ
ВЫПУСКАЮТСЯ

И ВСЕГДА ЕСТЬ В НАЛИЧИИ ПРОКЛАДКИ
БЛОКА СУДОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ:

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

**ЗАЯВКИ НАПРАВЛЯЙТЕ
И ОБРАЩАЙТЕСЬ ЗА СПРАВКАМИ ПО АДРЕСУ:**

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

С уважением,
предприниматель **РЕШЕТНИКОВ В.В.**



КОММЕНТАРИИ

К КОДЕКСУ ТОРГОВОГО
МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

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

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

КОДЕКС

ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ РФ

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

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

НАДЕЖНОСТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО



www.plomba.ru

**ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ:
(095)765-00-55**



ИЗБРАН ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ПОРТА ВОСТОЧНЫЙ

Внеочередное собрание акционеров АО «Восточный морской торговый порт» состоялось в Находке, на котором избран гендиректор и полностью обновлен состав совета директоров порта.

Как сообщила Анна Вострухова, пресс-секретарь компании «Северстальтранс» (дочерняя компания АО «Северсталь»), владеющей 60% акций порта, новым генеральным директором крупнейшего на Дальнем Востоке России морского порта избран **Владимир Попов**, в недавнем прошлом первый заместитель генерального директора АО «Находкинский морской торговый порт».

Председателем совета директоров ОАО «Восточный порт» стал заместитель министра транспорта РФ **Владимир Якунин**. В состав сове-



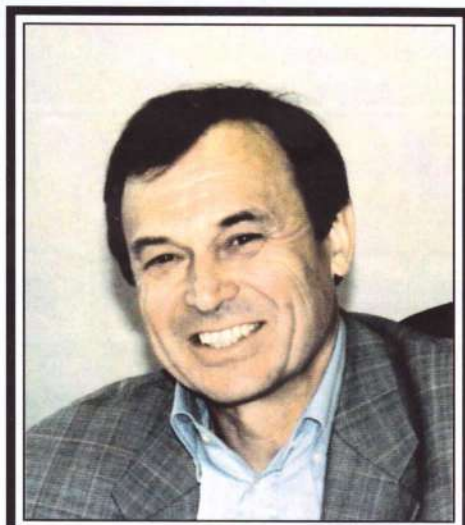
та директоров вошел также руководитель департамента координации транспортных систем и логистики Минтранса России **Александр Кузнецов**.

Членами совета директоров порта стали коммерческий директор ЗАО «Северстальтранс» **Никита Мишин**, старший специалист отдела эксплуатации флота АО «Совкомфлот» (сын погибшего гендиректора Восточного порта **Леонида Бочкова**) **Валерий Бочков**, генеральный директор ОАО «Дальневосточное морское пароходство» **Александр Луговец**, заместитель генерального директора ООО «Трансхимэкспорт» **Алексей Воротников**, старший менеджер ОАО «Северсталь» **Николай Есин**.

Как заявил по окончании собрания акционеров Н. Мишин, вхождение в совет директоров В. Якунина свидетельствует об усилении внимания государства к Восточному порту как важному стратегическому объекту, о наличии долгосрочной государственной политики в регионе.

Кроме того, руководитель «Северстальтранса» считает важным введение в состав совета директоров В. Бочкова. Отметив его профессиональные качества, Н. Мишин сказал, что у этого решения есть и моральный аспект. «Это наш моральный долг перед убитым коллегой, который был одним из лучших топ-менеджеров в отрасли», — заявил Н. Мишин.

НЕКРОЛОГ



Ассоциация морских торговых портов России выражает семье, членам трудового коллектива, коллегам и друзьям глубокое и искреннее соболезнование по поводу трагической гибели

Леонида Анатольевича БОЧКОВА

— генерального директора ОАО «Восточный порт».

Морской транспорт России потерял одного из лучших руководителей, великолепного профессионала, человека, находящегося в расцвете творческих и физических сил.

Невосполнима утрата для близких и родных, для трудового коллектива, для Ассоциации портов, членом совета директоров которой являлся Леонид Анатольевич последние годы.

Морские торговые порты России, морские администрации портов, вузы, отраслевые и научно-исследовательские институты, проектные организации, все члены ассоциации, коллектив журнала «Международный экспедитор» навсегда сохранят память о нашем коллеге, верном товарище, настоящем сподвижнике морского транспорта.

Пусть земля ему будет пухом.

Олег ТЕРЕХОВ,
президент Ассоциации морских торговых портов России

Редакция журнала
«Международный
экспедитор»

предлагает
СПРАВОЧНИК
«Морские порты
России»



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

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

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

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

ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

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



ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ"

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



ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

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



* На весь год.