

МЕЖДУНАРОДНЫЙ



ЭКСПЕДИТОР

INTERNATIONAL FORWARDER

С НОВЫМ ГОДОМ!





"РЕФСЕРВИС" – филиал открытого акционерного общества "Российские железные дороги"

- Член Евроазиатского транспортного союза
- Член Координационного Совета по Транссибирским перевозкам
- Член Совета по координации перевозок скоропортящихся грузов при Гильдии экспедиторов

«Рефсервис» ОАО «РЖД» с 1997 года является лидером на российском рынке транспортных услуг по перевозке скоропортящихся грузов (вся номенклатура скоропортящихся продуктов питания – рыба, мясо, молочные продукты, колбасные и кондитерские изделия, фрукты, овощи, соки, сахар, пиво, вино, водка, консервы и другие).



С НОВЫМ ГОДОМ!

Общая численность сотрудников – более 10 тысяч человек.
Приписной парк подвижного состава – более 17 тысяч вагонов (все виды изотермического подвижного состава – рефрижераторные секции, автономные рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы). В этом специализированном подвижном составе клиенты могут отправлять любые грузы, хранение и транспортировка которых требуют поддержания стабильного температурного режима в диапазоне от -18° до $+18^{\circ}$.

В своем составе «Рефсервис» ОАО «РЖД» имеет 5 погрузо-разгрузочных региональных центров (на Московской, Октябрьской, Калининградской, Западно-Сибирской и Дальневосточной железных дорогах), 5 рефрижераторных вагонных депо (Подмосковная, Лиски, Тихорецкая, Троицк, Уссурйск) и 2 рефрижераторных эксплуатационных участка (Предпортовая, Черепаново).

Основные виды деятельности:

Перевозка во внутреннем и международном сообщении скоропортящихся и тарно-штучных грузов во всех типах железнодорожного подвижного состава.

Транспортная экспедиционная деятельность.

Оказание комплекса услуг по интермодальным перевозкам.

Эксплуатация, содержание, техническое обслуживание, ремонт изотермического и других видов железнодорожного подвижного состава.



Россия, 107228, Москва,
ул. Новорязанская, д. 12
Тел.: +7 (095) 262-4527, 262-0431



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Распоряжение от 10 ноября 2003 г. № 1625-р

1. Согласиться с проведением в Российской Федерации (г. Москва) с 11 по 15 сентября 2005 г. Всемирного конгресса Международной федерации экспедиторских ассоциаций (далее — конгресс).
2. Образовать организационный комитет по подготовке и проведению конгресса.
3. Назначить заместителя председателя Правительства Российской Федерации В. А. Яковлева председателем организационного комитета. В. А. Яковлеву утвердить составы организационного комитета и делегации Российской Федерации, участвующей в конгрессе.
4. Минтрансу России совместно с МИДом России согласовать с Международной федерацией экспедиторских ассоциаций повестку дня конгресса и состав его участников.
5. Минтрансу России и МИДу России по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и с участием российских объединений экспедиторов подготовить и представить в июле 2005 г. в Правительство Российской Федерации проект директив делегации Российской Федерации на конгресс, отразив в нем позицию Российской Федерации в области международной транспортной политики и международного сотрудничества по вопросам транспортно-экспедиционной деятельности.
6. МИДу России обеспечить выдачу виз лицам, приглашенным на конгресс.
7. Минтрансу России совместно с МИДом России и ФСБ России оказать по согласованию с правительством Москвы необходимое содействие организационному комитету в обеспечении прибытия, пребывания и отъезда участников конгресса.
8. МВД России и ФСБ России обеспечить безопасность участников конгресса и мероприятий, проводимых в его рамках.
9. Принять к сведению, что организация и проведение конгресса будут осуществляться за счет средств внебюджетных источников.
10. Организационно-техническое обеспечение работы организационного комитета возложить на Минтранс России.
11. Рекомендовать ИТАР-ТАСС и ВГТРК принять участие в освещении подготовки и проведения конгресса.

Председатель Правительства Российской Федерации
М. Касьянов

Москва,
12 ноября 2003 г.,
№1886



Экспедиторы на Бали

АЭР приняла участие во Всемирном конгрессе ФИАТА-2003

Читателям журнала хорошо известно, что Международная федерация экспедиторских ассоциаций ФИАТА ежегодно проводит всемирные конгрессы в различных странах. В 2002 году конгресс состоялся в Стамбуле (Турция), два года назад мировая экспедиторская общественность встречалась в Канкуне (Мексика). В этом году такое мероприятие состоялось на острове Бали (Индонезия).

Ассоциация экспедиторов России всегда принимает в таких мероприятиях активное участие. Не был исключением и этот год. Делегацию АЭР возглавил президент ассоциации **Валерий Алисейчик**. В состав делегации вошли вице-президенты **Василий Жинкин** и **Сергей Лопарев**, директор Центра повышения квалификации АЭР **Татьяна Полянова** и советник **Юрий Ситков**. Кроме того, в работе конгресса приняли участие ведущие экспедиторские предприятия страны, в том числе «Владивостоквнештранс», «РейлСервис», концерн «Союзвнештранс», «Нефтехимтранс».

Столь представительный десант российских экспедиторов был необходим прежде всего для проведения кампании по рекламе возможностей транспортно-экспедиторского комплекса России в целом и отдельных транспортно-экспедиторских предприятий, прежде всего, разумеется, членов ассоциации, в тесной увязке рекламных мероприятий с предстоящим проведением Всемирного конгресса ФИАТА в 2005 году в Москве.

На конгрессе в соответствии с регламентом ФИАТА на очередной двухлетний период, с 2003 по 2005 год, избран новый президент федерации представитель ОАЭ г-н **Исса Балух** и на этот же период в очередной раз подтверждены полномочия вице-президента ФИАТА В.И. Алисейчика, который занимает этот высокий и ответственный пост уже более 20 лет!

Из достаточно большого количества мероприятий конгресса, на которых решались стоящие перед ассоциацией задачи, следует выделить выступление В. Алисейчика на расширенном совете ФИАТА и демонстрацию участникам конгресса подготовленного ассоциацией рекламного фильма о ходе подготовки к проведению Всемирного конгресса ФИАТА 2005 года в Москве.

В выступлении на расширенном совете ФИАТА В. Алисейчик, в частности, отметил, что Ассоциация экспедиторов Российской Федерации приступила к практической подготовке конгресса сразу после решения совета о проведении конгресса в Москве. При этом на фактическую подготовку конгресса нам отпущено не четыре года, как

обычно, а почти в два раза меньше. Ассоциация заручилась поддержкой Правительства Российской Федерации, мэрии г. Москвы и Торгово-промышленной палаты России, которые приветствуют проведение конгресса ФИАТА в Москве и вместе с ассоциацией включились в работу по его подготовке.

Принято специальное распоряжение правительства, обязывающее Министерство внутренних дел, Федеральную службу безопасности России принять все необходимые меры для обеспечения максимальной безопасности всех делегатов и гостей конгресса.

Подобрано место проведения конгресса, деловая часть которого, включая выставку, пройдет в Центре международной торговли. Достигнута договоренность с администрацией ЦМТ о его комплексном использовании в интересах конгресса.

Подобраны современные комфортабельные, в том числе и недорогие, гостиницы в самом центре города.

В конце мая с.г. Москву посетил с рабочим визитом координатор секретариата ФИАТА г-н **Питер Мегерле**, который ознакомился с проделанной на данном этапе работой, одобрил ее и дал полезные советы, за которые ассоциация ему весьма признательна. Всю дальнейшую работу ассоциация планирует строить в соответствии с рекомендациями и при тесном взаимодействии с секретариатом ФИАТА.

В комментарии к видеофильму о ходе подготовки к конгрессу в Москве, синхронно озвученном для участников конгресса советником ассоциации Ю. Ситковым, отмечено, что решение совета ФИАТА о проведении конгресса в Москве для нас и высокая честь, и серьезная ответственность. Ассоциация приступила к планомерной подготовке конгресса при поддержке Правительства Российской Федерации, мэрии г. Москвы и Торгово-промышленной палаты России. Разделяя цели и задачи ФИАТА, государственные структуры и деловые круги России выражают уверенность в том, что проведение конгресса в Москве будет способствовать дальнейшему повышению авторитета ФИАТА в мире и укреплению международного экономического сотрудничества, окажет позитивное воздействие на развитие экспедиторского дела в России в отношении новых для нас рыночных условий и ускорит процесс вступления страны в ВТО.

Москва — не только прекрасный город с многовековой историей и культурой, но и лидер российских экономических реформ. Московское правительство уделяет первостепенное внимание



29 SEPTEMBER - 3 OCTOBER 2003

развитию внешних связей. Расширяются экономические контакты московских предприятий с зарубежными партнерами, создаются совместные предприятия, международные объединения и организации.

Москва обновляется на глазах. Город стал не только символом российских экономических преобразований, но и центром притяжения деловых кругов, представителей науки и культуры из различных стран мира.

Москва гостеприимно распахивает двери для гостей и располагает всеми возможностями для организации их комфортабельного размещения, плодотворной работы и досуга в условиях максимальной безопасности.

Деловая часть конгресса будет проходить в московском Центре международной торговли, расположенном в деловой части города, в непосредственной близости от здания правительства. Это самый большой бизнес-комплекс Москвы, площадь которого вместе с гостиницей равна 200 000 кв. метров.

Для делегатов и гостей конгресса подобраны современные комфортабельные отели («Метрополь», «Националь», «Савой»), расположенные в историческом центре города вокруг Кремля и Красной площади.

Россия и ЭСКАТО намерены совместно развивать транспортные коридоры «Азия-Европа»

Россия и Экономическо-социальная комиссия ООН для стран Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) намерены совместно развивать транспортные коридоры направления Азия-Европа.

Как сообщили в пресс-службе Минтранса РФ, «эти вопросы обсуждались в Москве в ходе встречи министра транспорта России **Сергея Франка** с директором ЭСКАТО **Барри Кейблом**».

В частности, отметили в Минтрансе РФ, стороны рассмотрели вопросы участия России в реализации наземных автомобильных и железнодорожных проектов ЭСКАТО и создания в Азии современной сети транспортных коммуникаций.

С. Франк обратил внимание представителей ЭСКАТО на потенциальные возможности проходящего по территории России международного транспортного коридора «Восток-Запад» по увеличению контейнерных перевозок из Азии в Европу и обратно.

По словам министра, демонстрационные рейсы специализированных контейнерных поездов из Владивостока до Европы «показали очевидные преимущества российского коридора через морской, идущим через Суэцкий канал».

В связи с этим С. Франк заметил, что «в настоящее время рассматривается вопрос организации демонстрационных перевозок по новому международному транспортному коридору «Север-Юг» (Москва — Севастополь — Севастополь — Севастополь)».

С Новым 2004 годом!

Уважаемые Дамы и Господа!

*Примите наши искренние поздравления
с Новым годом и Рождеством!
Самые искренние пожелания
добра и счастья, здоровья и любви!*

*В год Овцы мы не были "барашками",
Мы росли, умнели, - чем тут крыть?
Нет в России до сих пор шлагбаума,
Что способен нас остановить!*

*Обезьяна пусть исполнит Вам желания,
Изобилья Вам, а не врагов,
Всем мы Вам желаем
процветания,
С уважением и любовью -
"СТРАЖ"
и Крылов!*

СТРАЖ
Инженерный промышленный концерн

**ПОДПИШЬ,
КОТОРОЙ ДОВЕРЯЮТ МИЛЛИОНЫ**

УПРАВЛЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ ОПЕРАТОРОВ:

Тел.: +7 (095) 234-3614
Факс +7 (095) 234-3600
e-mail: aromanov@ingos.ru
Лиц. 4064Д МФ РФ

ИНГОССТРАХ
Ingostrakh
ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.

СТРАТЕГИЯ РОСТА

За минуту до заседания
Экспресс-интервью



Борис Пастухов, вице-президент ТПП РФ:

— Сегодняшний президиум обсуждает вопрос чрезвычайной важности. Мы рассмотрим основополагающие проблемы развития транспортной системы. При подготовке «Стратегии» была проделана громадная работа, причем проделана профессионалами.

И нам приятно, что замечания Торгово-промышленной палаты, наших экспертов, учтены.



Виталий Ефимов, председатель Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, президент Союза транспортников России:

Настал новый этап, надо правильно расставить приоритеты в реализации транспортной стратегии, обозначить основные цели.

Если в экономике будет рост, то транспорт надо развивать опережающими темпами.

Это значит, что надо удвоить перевозки, причем объемы, а не тарифы. Основная роль государства — в формировании транспортного тарифа, стимулирующего опережающее развитие транспорта. Транспортные тарифы должны не тормозить, а стимулировать экономический рост, и здесь должно подключиться государство, от которого зависят правила игры на всем рынке — не только перевозочном.

Президиум правления ТПП РФ обсуждает национальную транспортную политику России

В начале ноября под председательством президента ТПП РФ Евгения Примакова прошло очередное заседание президиума правления Торгово-промышленной палаты РФ.

Первым вопросом повестки дня стало обсуждение национальной транспортной



политики России, недавно рассмотренной Госсоветом.

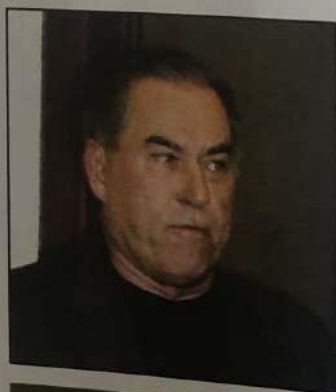
От имени правительства основным докладчиком по транспортной стратегии России выступил зам.министра транспорта РФ Борис Новосельцев. Сопод докладчиком со стороны Торгово-промышленной палаты был председатель Комитета ТПП по транспорту и экспедированию Виталий Ефимов.

По единодушному мнению выступающих, десятилетний период выживания транспортной отрасли закончился, и наступает долгожданный период динамичного развития.

В прениях по докладам выступили:

президент Союза российских судовладельцев (СОРОСС) Михаил Романовский, президент Ассоциации экспедиторов России Валерий Алисейчик, вице-президент Международного союза металлургов Алексей Хоружий, президенты Калининградской и Восточно-Сибирской торгово-промышленных палат Игорь Царьков и Константин Шаврин.

Госрегулирование должно быть централизованным



Валерий Алисейчик, президент Ассоциации экспедиторов России

— Думаю, мы должны поблагодарить работников этой транспортной стратегии за проделанную работу. Документ этот живой,

и будет дополняться по мере дальнейшего прохождения.

Но возникает вопрос: кто эту транспортную стратегию будет исполнять?

В документе достаточно четко просматривается мысль, что государственное регулирование — не совсем хорошая вещь, от которой надо уходить.

Даже после создания ОАО «РЖД» у нас сохраняются два транспортных министерства — Минтранс и МПС. В правительстве транспортной структуры нет, если не считать вице-преьера по транспорту, который по совместительству занимается и коммунальной. В администрации президента транспортной структуры тоже нет.

В результате, если посмотреть на ситуацию в целом, у нас сложилась какая-то система хуторов: есть хутор морской, есть — железнодорожный и автомобильный. Каждый — со своим уставом, а у некото-

рых даже и устава нет.

К чему это приводит? Г-н Романовский сказал, что морские перевозчики теряют 6 миллиардов фрахта в год на обслуживании внешнеторговых перевозок России.

Возьмем такой участок, как международные автомобильные перевозки. 3 миллиарда долларов в год платит российский бизнес иностранным автоперевозчикам. Это значит, что за десять последних лет мы закатали в транспортную инфраструктуру Западной Европы \$30 млрд. — и это при нашем, мягко говоря, не совсем хорошем финансовом положении.

По телевизору показывали Госсовет, на котором прозвучал вопрос: а где взять деньги — концессии, займы? Причем эти деньги не надо отбирать у российского бизнеса — дайте российскому бизнесу эти деньги получить. Причем речь идет о том самом среднем и малом бизнесе, о котором все вроде бы заботятся.

А железные дороги? Я не буду брать экспортно-импортные перевозки. Возьмем нишу, которая сегодня пуста, — это транзит.

В советское время транзит между Европой и Юго-Восточной Азией приносил \$500 млн. в год, за которые не было отдано ни одной тонны нефти. Сейчас, по прошествии ряда лет, эксперты оценивают это направление транзита в \$15 млрд. Доля России — ноль целых и ноль десятых. Почему? Потому что нет «вредного» государственного регулирования — «хуторная» система мешает работать и на этом участке.

Чтобы из порта Восточный по железной дороге отправить контейнер в Москву, мы возьмем его в Финляндию, там перегрузим на автотранспорт и везем назад в Москву. Кто, кроме государства, может прекратить этот цирк? На мой взгляд — никто.

Поэтому я считаю, что в транспортной стратегии или в другом документе должно быть сказано, что в стране существует единый орган, который проводит единую транспортную политику и обеспечивает исполнение концептуальных документов, включая транспортную стратегию, проект которой сегодня рассматривается.

правлены на решение внутренних проблем отрасли, на обеспечение ее выживания. Но сегодня развитие транспорта должно быть подчинено в первую очередь решению стратегических задач развития экономики и социальной сферы страны.

Для этих целей в проекте использован транспортно-экономический баланс — разработка ученых Сибирского отделения Российской академии наук. Баланс учитывает прогнозы развития экономики в целом и главных грузообразующих отраслей, тенденции подвижности населения. Он позволяет оценить перспективные транспортные потребности, выявить диспропорции в развитии коммуникаций, дефициты провозных и пропускных возможностей различных видов транспорта.

Ошибки в развитии транспортной инфраструктуры слишком дороги, а отставание в ее развитии пагубно для экономики. Поэтому представляется очень важным шаг к воссозданию элементов разумного долгосрочного планирования развития транспорта в увязке со стратегическими государственными приоритетами.

Основные направления такой увязки сегодня достаточно очевидны.

Прежде всего транспорт должен обеспечить закрепление России на традиционных рынках сбыта и продвижение на новые.

Эта задача решается в условиях жесткой конкуренции. Поэтому разработчиками сделан акцент на обеспечение независимости и надежности экспортных коммуникаций.

Возможности экспорта энергоносителей в Черноморском бассейне сейчас близки к технологическому пределу. К тому же Россия сталкивается с прямыми ограничениями по использованию черноморских проливов. Существуют и известные проблемы, связанные с использованием трубопроводов, проходящих по территории ряда стран Восточной Европы.

Поэтому необходима диверсификация, переключение экспортных потоков в восточном и северо-западном направлениях с опорой на экспорт через российские порты.

И в транспортировке природного газа, который сегодня обеспечивается исключительно трубопроводным транспортом, есть перспективные возможности морской доставки. Соответствующие проработки ведутся совместно с экспертами Газпрома. К 2010 году новые технологии будут полностью разработаны.

В этот же период планируется полностью решить задачу экспорта угля через российские порты.

Мы придаем исключительное значение проработке этих тем, учитывая развитие энергодиалога Россия — ЕС и Россия — США. Эти вопросы напрямую касаются геополитического позиционирования страны. Так, ввод новых портовых мощностей в Ленинградской области очевидным образом усилил позиции России на Балтике. Такие же подходы нужно развивать и на Каспии, и на Дальнем Востоке, и в регионе Калининграда.

Узкие места транспортной системы — тормоз экономики

— Транспорт всегда играл особую роль в социальном, экономическом и пространственном развитии России. Это связано прежде всего с тем, что Россия с ее огромными территориями, неравномерным хозяйственным освоением, разной плотностью населения, как никакая другая страна, зависит от оптимально налаженной и эффективно действующей транспортной системы.

В период реформ потребовался переход от закрытой полностью государственной транспортной системы, рассчитанной на самообеспечение страны и потенциальную конфронтацию, к системе, ориентированной на растущую внешнюю торговлю и международную интеграцию.

Даже в условиях радикальной переориентации грузопотоков и потери значительной части инфраструктуры после распада СССР эта задача была в целом решена. К началу нового века транспорт удовлетворял основные потребности населения и экономики страны. За последние два года в развитие транспортной системы было вложено почти 600 млрд. рублей (без учета трубопроводной отрасли). Грузооборот вырос более чем на 7%.

Но сейчас Россия вышла на новый этап развития. Кризис сменился ростом. Руководством страны поставлены задачи удвоения к 2010 году объема ВВП.

Возрастание спроса — благо для транспорта, основа его модернизации. Вместе с тем в условиях быстрого роста транспортных потребностей диспропорции и узкие места транспортной системы могут проявить себя, стать тормозом экономического развития.

Допустить этого нельзя. Поэтому необходимо уточнение приоритетов государ-



Борис Новосельцев,
зам. министра транспорта РФ

ственной транспортной политики, выработка обновленной стратегии развития транспорта.

Этим определяется актуальность задачи, которую решала рабочая группа Государственного совета.

Проделана большая аналитическая работа. Очевиден большой вклад многих федеральных ведомств, регионов, бизнеса, научных коллективов. Очень важен представленный в специальном приложении анализ угроз обороноспособности и национальной безопасности, предотвращение которых связано с развитием транспортной системы.

Остановлюсь на некоторых принципиальных положениях документов, вынесенных на обсуждение.

Прежде всего представляется верным выбор общей направленности транспортной политики.

В период кризисного развития программные документы транспорта были на-



Другим важнейшим направлением государственной транспортной политики является развитие системы международных транспортных коридоров и транзита.

В проекте стратегии поставлена вполне реальная задача: переключение на российские коммуникации 5-7% евроазиатского транзита, что должно принести России более \$3 млрд. в год.

Решая эту задачу, Минтранс и МПС ведут постоянную работу по скоординированному развитию коммуникаций и транспортных узлов, транспортных технологий, управляющих и информационных систем. В последние три года объемы транзитных перевозок возрастают на 12-14 процентов в год.

Но многое будет зависеть также от эффективности пограничных пунктов пропуска, от совершенства и конкурентоспособности российских транспортно-таможенных технологий. В проекте стратегии есть раздел, относящийся к развитию пограничной инфраструктуры. На наш взгляд, он нуждается в более глубокой проработке на основе последних решений Совета безопасности по данному вопросу.

Концепция транспортных коридоров, первоначально реализованная в сфере транзита и внешней торговли, все более активно используется для развития единого экономического пространства России на основе опорной сети внутренних коммуникаций.

Намечая создание опорной сети, разработчики учитывали, что условия в российских регионах разнообразны и единых рецептов быть не может.

Наиболее общая посылка сформулирована следующим образом. В Европейской России с относительно более высокой плотностью населения, высоким промышленным потенциалом и мощными транспортными потоками система коммуникаций в основном сложилась. Она нуждается главным образом в модернизации и ликвидации узких мест.

Что касается Сибири и Дальнего Востока, где находятся наиболее перспективные природные ресурсы, то там формирование еди-

ной опорной транспортной сети только начато.

В проекте стратегии определен ряд ключевых проектов, которые для этого необходимо осуществить в различных регионах.

Среди них нужно выделить модернизацию Северного морского пути и всей арктической транспортной системы, включая создание нового поколения ледоколов. Это обеспечит стратегический контроль российского сектора Арктики и освоение ресурсов северных территорий.

Сооружение железной дороги Беркамит — Томмот — Якутск в сочетании со строительством автомобильных дорог в Якутии и модернизацией внутреннего водного транспорта республики радикально улучшит всю транспортно-экономическую ситуацию на одной шестой части территории России. В перспективе само понятие «северного завоза» как дорогостоящей сезонной акции должно отойти в прошлое.

Крупнейший проект, который уже реализуется, — это строительство автомобильной дороги Чита — Хабаровск с последующим выходом к порту Ванино и к Николаевску-на-Амуре. Дорога свяжет Дальневосточный регион с опорной сетью дорог страны и создаст мощные стимулы социально-экономического развития восточных территорий России.

Среди крупных проектов в европейской части страны важнейшим является строительство Городецкого гидроузла. Он обеспечит сохранение целостности Волги как судоходной реки и одновременно решит целый ряд транспортных и экологических проблем в регионе.

Комплексное развитие сухопутной и морской транспортной инфраструктуры с применением современных паромных технологий предусматривается в регионе Калининграда.

Опорная транспортная сеть, как обруч, стянет и укрепит экономическое пространство России, усилит ее геостратегические позиции.

Одной из главных диспропорций российской транспортной системы является несоответствие развития дорожной сети темпам автомобилизации страны. На ее устранение направлена концепция национальной программы развития автомобильных дорог.

Доступность автомобиля стала одним из наиболее зримых результатов реформ, дала миллионам людей новое качество жизни.

Быстро развивается и грузовой автомобильный транспорт. Увеличение ВВП потребует опережающего развития обрабатывающих отраслей, высоких технологий, малого и среднего бизнеса. Эти виды деятельности создают спрос прежде всего на автомобильные перевозки.

Автомобильные дороги — это не только коммуникации. Их наличие увеличивает стоимость земель и недвижимости, инвестиционный рейтинг регионов и всей страны. Развитые дороги — это совсем другая доступность и другая цена образования, здравоохранения, культуры. Нельзя забывать и о том, что дорожное строительство создает сотни тысяч рабочих мест.

Расчеты показывают, что для устранения диспропорций между автомобилизацией и развитием дорог необходимо почти вдвое увеличить объем средств, которые сегодня направляются в дорожный сектор.

Кроме того, должен быть пересмотрен и механизм финансирования, который привел к региональным перекосам и поставил под угрозу поддержание и развитие автодорожной сети в зависимости от текущего состояния бюджетов. При этом городские улицы



муниципальные дороги вообще остались без источников финансирования.

Инфраструктурные проекты в силу капиталоемкости не могут планироваться в пределах одного бюджетного года. Концепция национальной программы развития автомобильных дорог предлагает защитить соответствующие статьи бюджетов.

Главным источником и регулятором финансирования федеральных и региональных дорог должен стать топливный акциз. Ничего более справедливого и близкого принципу «пользователь платит», или по-русски: «Любишь кататься — люби и саночки возить», в мире не придумано.

Для финансирования городских дорог должен применяться транспортный налог.

Чтобы ускорить реализацию крупнейших проектов государственной значимости, вполне уместно, как это делается во всем мире, привлечение внешних и внутренних долгосрочных займствований.

В расширении горизонта планирования и создании стабильных финансовых механизмов в дорожном секторе мы видим одну из главных идей дорожной стратегии.

Но деньги — это еще не все. Столь же необходимо повышение стандартов, качества дорожных работ.

При обсуждении этой темы на рабочей группе приводился следующий пример. В конце 80-х годов в Тюменской области при строительстве промышленных дорог по низким техническим категориям сэкономили в тогдашних ценах 180 миллионов рублей. За пять лет дороги полностью разрушились. Но если бы изначально было принято решение о строительстве капитальных дорог, то затраты на транспорте и в обслуживаемых отраслях снизились бы на полтора миллиарда рублей.

Решая проблему дорог, мы вносим вклад в решение другой важнейшей проблемы — дорожной аварийности. Страна теряет в результате «войны на дорогах» до одного процента ВВП. Но никакими цифрами не измеришь трагедию ежедневной потери почти сотни жизней.

Эту проблему необходимо решать комплексно и на самом высоком уровне.

Острые дискуссии вызвал вопрос о роли государства в транспортном секторе. При этом высказывались полярные точки зрения.

Мы полагаем, что разработчикам удалось сформулировать разумные решения, основанные не на политических лозунгах, а на здравом смысле.

Если говорить о конкурентном рынке перевозок, то присутствие государства в транспортном бизнесе должно последовательно сокращаться. Исключение составляют крупнейшие компании, обеспечивающие устойчивость целых секторов этого рынка.

При этом за государством остается организация рынка и развитие конкурентной среды.

На обозримую перспективу сохранится и необходимость поддержки отечественных перевозчиков на международном рынке транспортных услуг. Идеи открытого рынка пока существуют в основном на бумаге. На практике наши конкуренты не стесняются в применении мер прямого протекционизма.

Наряду с этим существуют и сферы полной ответственности государства. Это развитие опорной транспортной инфраструктуры, обеспечение транспортной безопасности, решение задач мобилизационного характера.

Решая эти задачи, государство должно предусматривать необходимые бюджетные ассигнования и добиваться их максимально эффективного использования.

На оптимизацию использования государственного имущества и бюджетных средств в значительной мере направлены реформы в морских портах и аэропортах, в системе управления внутренними водными путями и воздушным движением, в дорожной отрасли.

«Лучше меньше, да лучше» — такой должна быть общая идея государственного участия в транспортном секторе.

При этом нельзя забывать о том, что транспорт специфичен как вид экономической деятельности и является сферой повышенной опасности.

Мы не добьемся успеха на транспорте, если, стремясь упростить и унифицировать управление экономикой, отвергнем те формы го-

сударственного регулирования транспорта, которые мировая практика выработывала десятилетиями.

В частности, принципиальной ошибкой стал бы отказ от лицензирования на транспорте, возможность которого обсуждается в рамках реализации административной реформы. В этом вопросе с нами солидарны многие российские регионы.

Какие бы амбициозные проекты ни были заявлены в стратегии, они не будут реализованы без надежного финансового обеспечения.

Реализация стратегии потребует только инвестиций в размере до 600 миллиардов рублей ежегодно. Бюджет обеспечит не более одной пятой этой суммы. Поэтому развитие транспорта потребует выработки новой инвестиционной модели.

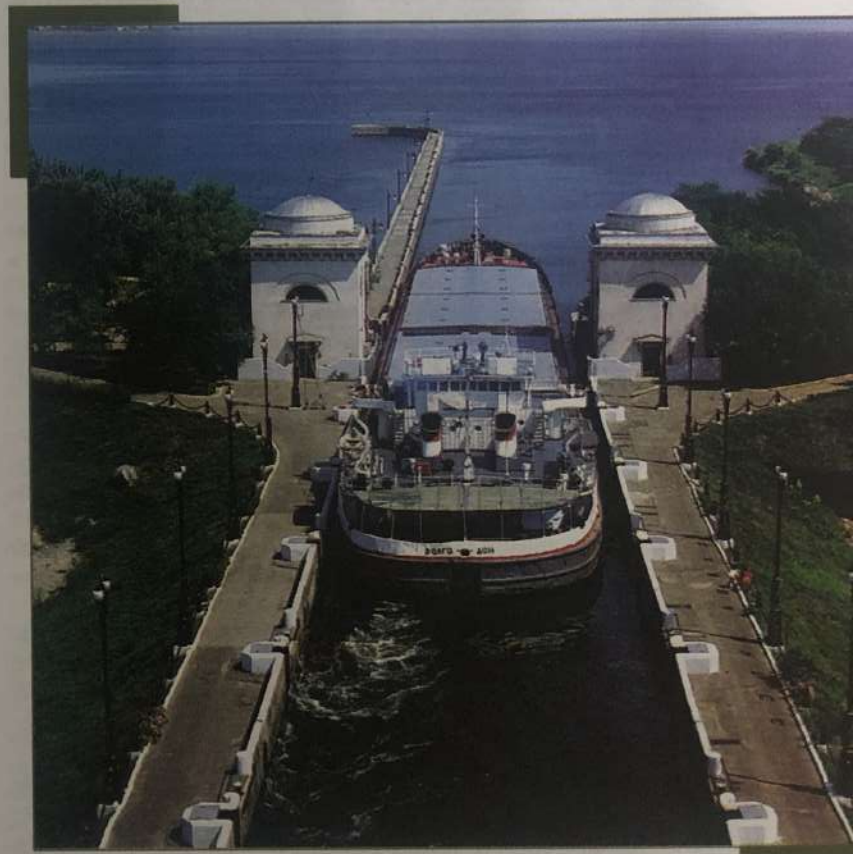
Это непростая задача. Транспорт — отрасль фондоемкая. На его долю приходится 7% ВВП и при этом 12% инвестиций. Средний уровень износа основных фондов транспорта оценивается в 60%. Стоимость факторов производства на транспорте быстро приближается к уровню мировых цен. Новая качественная техника — будь то зарубежная или отечественная — стоит все дороже.

Заявленные в проекте стратегии объемы финансирования представляются вполне реальными. Сектор, где требуются более высокие темпы наращивания бюджетных инвестиций, — это дорожная отрасль, о которой я уже говорил.

Мы видим решение в том, чтобы сочетать эффективное целевое бюджетное финансирование с различными механизмами привлечения негосударственных средств. Некоторые из них уже реализуются.

Так, каждый рубль, затраченный на субсидирование процентных ставок по кредитам и возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей в гражданской авиации, позволил в 2002-2003 годах привлечь 36 млн. рублей инвестиций из внебюджетных источников. Закуплено 32 новых отечественных самолета. Затраты бюджета в размере четырехсот семидесяти миллионов рублей обеспечили дополнительные поступления в бюджеты всех уровней в размере пяти с половиной миллиардов рублей. Аналогичный механизм применяется и для закупки городских автобусов.

Есть и другие механизмы, которые только предстоит отработать. Так, в проекте федерального бюджета на 2004 год впервые предусмотрена возможность выпуска внутренних целевых займов под государственные гарантии. Этот механизм необходимо использовать для того, чтобы направить свободные средства, кото-





рые имеются сейчас в финансовой системе России, в развитие инфраструктуры транспорта.

Неоправданным шагом назад стал бы и отказ от привлечения для этой цели внешних займов.

В условиях роста инвестиционного рейтинга России весьма перспективным является развитие частногосударственного партнерства, которое сдерживается сейчас отсутствием необходимой правовой базы.

Привлечению инвестиций будет способствовать и создание привлекательных условий для регистрации в России транспортного бизнеса и транспортных средств, в частности, на основе российского международного морского реестра судов.

Новая финансовая модель несовместима с сохранением нефинансируемых мандатов. Только городской транспорт недополучает на перевозках льготных пассажиров порядка миллиарда долларов в год. Это — четверть всех инвестиций в подвижной состав. Проблема может решаться, в частности, путем замены льгот денежными компенсациями.

Новая инвестиционная модель предусматривает необходимость уточнения полномочий и ответственности между федеральным уровнем и регионами в части транспортной инфраструктуры. Сегодня многие регионы и города готовы финансировать и фактически финансируют содержание и развитие водных путей, аэродромов и других важных для жизни региона объектов. Это происходит вопреки постановлению Верховного Совета РСФСР от 1993 года по разграничению собственности. Сама жизнь опережает положения устаревшей нормативной базы и требует ее пересмотра.

В рыночных условиях факторы скорости и затрат играют решающую роль. Транспорт в свою очередь задает скорость жизни всей страны и во многом определяет ее стоимость.

Все технологические усовершенствования на транспорте так или иначе направлены на ускорение сообщения и снижение транспортных издержек. Здесь, нужно признать, есть над чем работать.

Согласно оценкам рабочей группы, потери национальной экономики из-за несовершенства транспортных технологий и задержек транспортных средств и грузов в основных транспортных коридорах России достигают 3% ВВП. В результате удельные транспортные издержки российских компаний составляют от 20 до 50%, тогда как у ведущих промышленных компаний мира они не превышают 13%.

Наряду с ограничением активов естественных монополий, развитием конкуренции и логистики, о которых достаточно много сказано в представленных материалах, важнейшим фактором снижения транспортных издержек является переход к новому поколению транспортной техники.

Вот только один пример. Эксплуатация на маршруте Москва-Хабаровск-Москва российского самолета нового поколения Ту-214 вместо Ил-62М позволяет экономить за один рейс 58 тонн

топлива, или 450 тысяч рублей. При этом тарифная нагрузка на одного пассажира снижается на 11 процентов.

Тема взаимосвязи транспорта и транспортного машиностроения проработана в материалах пока недостаточно. Между тем переход к новому поколению транспортных средств внесет реальный вклад в создание энергоэффективной экономики в России. Начнется снижение экологической нагрузки. Спрос на новую технику обеспечит оживление машиностроительных отраслей.

Будет расти и конкурентоспособность российских транспортных компаний на мировом рынке, которая сегодня ограничивается главным образом растущими техническими стандартами. При этом отдельные группы стран пытаются вводить локальные нормы и использовать их для вытеснения российских перевозчиков с рынка.

Россия должна и в дальнейшем поддерживать стандарты, на которые ориентируются международные организации, действующие под эгидой ООН: Международная морская организация, Международная организация гражданской авиации и другие. При этом внутри страны нужна линия на неуклонное сближение национальных стандартов в области транспортной техники с международными. В частности, российские авиационные власти предполагают уже к 2010 году обеспечить полную гармонизацию национальных норм по авиашумам с международными.

У нас есть хорошие результаты в этой области. Так, при создании нефтеналивного терминала в Приморске параметры отечественной транспортной системы значительно превосходили показатели иностранных аналогов. Это была победа ввиду явного преимущества, поскольку победы по очкам в условиях жесткой конкуренции нам бы никто не присудил.

Производители и потребители современной транспортной техники должны получить от государства ясный сигнал. Мировая практика показывает, что таким сигналом должно быть, наряду с ужесточением стандартов, применение налоговых стимулов.

Разумные налоговые рычаги являются и средством поощрения инноваций, и инструментом применения современных транспортных технологий. Чем раньше мы придем к пониманию этого, тем быстрее будет прогрессировать и транспорт, и вся российская экономика.

Наряду с транспортной техникой для ускорения и удешевления транспортного процесса необходимы новые технологии. В сфере перевозок грузов генеральной линией является контейнеризация.

Контейнеризация давно перестала быть чисто транспортной технологией, став универсальным средством совершенствования товародвижения и логистики.

Но в России она развивается недостаточными темпами. Даже если говорить только о внешней торговле, то уровень контейнеризации составляет 31 процент по импорту и всего 6 процентов по экспорту.

Транспортная стратегия предусматривает развитие сети контейнерных терминалов, расширение производства контейнеров, подвижного состава и оборудования.

Предстоит более глубоко разработать инструменты тарифного и налогового регулирования, другие методы государственной поддержки этого важнейшего направления. Без его развития не удастся решить поставленную в проекте стратегии задачу значительного сокращения транспортоемкости российской экономики.

Министерство транспорта Российской Федерации высоко ценит активное участие Торгово-промышленной палаты в работе над проектом транспортной стратегии.

Комитет по транспорту, его руководитель Виталий Борисович Ефимов с первого заседания рабочей группы были непосредственными участниками всех дискуссий и баталий по главным вопросам.

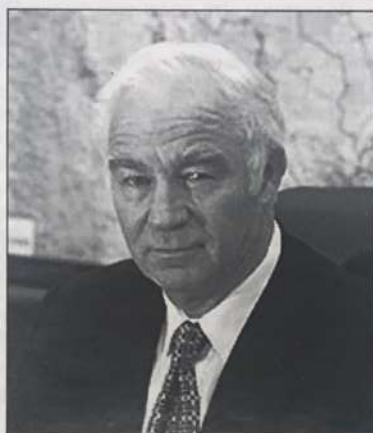
Хотел бы отметить важность и своевременность сегодняшнего рассмотрения вопроса, которое проходит на этапе подготовки правительственных решений. Это дает возможность еще раз сверить позиции бизнеса и государства по принципиальным вопросам стратегии развития транспортной системы России и предложить Правительству Российской Федерации в декабре не только качественный программный документ, но и согласованную систему мер по его практической реализации.

В конце октября в Большом Кремлевском дворце состоялось заседание Государственного совета Российской Федерации. На нем была рассмотрена «Транспортная стратегия Российской Федерации». В этот документ включены 24 крупных транспортных проекта в области автодорожного строительства, гражданской авиации, автомобильного, железнодорожного, морского, речного и трубопроводного транспорта.

Вел заседание Президент России Владимир Путин.

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ — базовая составляющая роста экономики

Редакция публикует
выступление президента
ОАО «Российские
железные дороги»
Геннадия Фадеева



Представленный на обсуждение документ (основные направления транспортной политики) заслуживает одобрения, и есть все основания рассматривать его как одну из базовых составляющих государственной стратегии устойчивого роста экономики.

В любом государстве транспорт во многом определяет уровень экономического и социального развития. В России ключевую роль в этом играет железнодорожный транспорт.

Несмотря на все трудности постсоветского периода, железнодорожный транспорт постоянно увеличивал свою долю в грузообороте, и особенно динамично — с ростом на 37 процентов — в последние четыре года. Только через морские порты России объемы перевозок выросли в 1,5–2 раза. Это — значимый результат повышения экономической активности в стране и взвешенной государственной тарифной политики.

Устойчивой работе железнодорожного транспорта способствовала выполненная модернизация инфраструктуры в основных транспортных коридорах страны:

- полностью завершена электрификация дальневосточного участка Транссиба;

- значительно усилены пропускные способности от Урала и европейского центра страны с выходом к российским портам Черноморского и Балтийского бассейнов;

- в стадии завершения коренная реконструкция с электрификацией железнодорожного направления от Москвы и Ярославля через индустриальные районы Северо-Западного региона к портам Баренцева моря.

Месяц назад мы начали строительство 54-километрового участка прикаспийской части международного транспортного коридора «Север-Юг». И ровно через год новый каспийский порт Оля получит мощную подпитку грузопотоками со стороны железной дороги.

Завершены работы по развитию железнодорожных подходов к новым угольным месторождениям Кузбасса.

Последние меры являются особо важными для наращивания объемов добычи и транспортировки угля, и в этом непростом регионе совместно с частными угольными компаниями нам удалось обеспечить конструктивное взаимодействие на основе объединения капитала. Решены вопросы по стабилизации вывоза углей из региона. Вместе с тем уже сейчас должны быть определены объемы и направления реализации кузбасских углей на перспективу. Мы ждем соответствующих заключений Министерства экономического развития, определяющих параметры усиления железнодорожных выходов из Кузбасса.

Здесь, как нигде в нашей стране, особо важно опережающее развитие железнодорожной системы, ибо вся дополнительная добыча угля в Кузбассе в предстоящие 20 лет ориентирована на вывоз железнодо-

В работе Совета приняли участие:

Виктор Толоконский, руководитель рабочей группы
Сергей Франк, министр транспорта России
Геннадий Фадеев, президент АО «Российские железные дороги»
Анатолий Гужвин, губернатор Астраханской области
Виктор Ишаев, губернатор Хабаровского края
Александр Хлопонин, губернатор Красноярского края
Александр Ткачев, губернатор Краснодарского края
Виктор Кресс, губернатор Томской области
Сергей Дарькин, губернатор Приморского края
Анатолий Ефремов, губернатор Архангельской области
Юрий Евдокимов, губернатор Мурманской области
Александр Суриков, губернатор Алтайского края

рожным транспортом.

Второй характерный пример — объединение наших усилий с администрацией Ямало-Ненецкого автономного округа по развитию железнодорожной инфраструктуры. Затратив на паритетных началах в текущем году около 1 млрд. рублей, мы в кратчайшие сроки совместно провели реконструкцию железнодорожной линии Коротчаево — Новый Уренгой и открыли надёжное пассажирское и грузовое сообщение со всеми регионами страны.

Очень важно, что мы не остановились в Ямале на этом. И уже к началу летних пассажирских перевозок следующего года вновь на паритетных началах будет создан новый пассажирский комплекс на левом берегу Оби под Салехардом, откуда пойдут лучшие (как из Уренгоя) фирменные поезда на юг страны.

Большие работы по развитию железнодорожной инфраструктуры выполнены во взаимодействии с администрациями Краснодарского края, Ленинградской и Калининградской областей, города Санкт-Петербурга и других регионов.

В целом за последние 4 года в развитие железнодорожной инфраструктуры направлено свыше 200 млрд. рублей из собственных и привлеченных источников.

Мы и в дальнейшем готовы участвовать своим капиталом в решении региональных транспортных проблем при конструктивном, сбалансированном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами.

Хочу доложить Вам, уважаемый Владимир Владимирович, что в соответствии с данным мною обещанием на заседании Госсовета во Владивостоке 30 ноября будет сдан в эксплуатацию уникальный Северо-Муйский тоннель на БАМе протяженностью 15 километров 343 метра. В результате Россия получит второй мощный транспортный выход к Тихому океану. Этим событием по сути завершается строительство Байкало-Амурской магистрали.

Мы прорабатываем вопрос перебазирования строителей БАМтоннельстрой на реконструкцию Коршуновского тоннеля на линии Братск — Лена и Крольского тоннеля на линии Тайшет — Абакан.

Усиление транспортной сети Дальневосточного региона требует улучшения использования Транссибирской магистрали, имеющей значительные резервы провозной способности в части обеспечения евроазиатских транзитных перевозок.

Уже сейчас Российские железные дороги готовы повысить объемы контейнерных перевозок по Транссибу в 2–2,5 раза, а при условии увеличения парка специализированных вагонов и мощностей портовых терминалов — в 3–4 раза. Кстати, я поддерживаю предложения Виктора Ивановича Ишаева о строительстве 2-й очереди совмещенного мостового перехода через Амур не на словах, а реальным финансирова-

нием. И просил бы ускорить решение вопроса по автомобильной части, в противном случае мы вынуждены будем начать его строительство как железнодорожного.

Можно без преувеличения сказать о стратегической перспективе железнодорожных перевозок между Европой и Азией на базе интеграции экономического и технологического потенциала железнодорожных систем Запаदा, России и Востока.

Огромное значение для евроазиатской транспортной интеграции имеет политическая поддержка, что особенно ярко проявилось во время российско-германской встречи на высшем уровне в Екатеринбурге, где был подписан меморандум о взаимном сотрудничестве в области железнодорожного транспорта.

Мы продолжаем работать по вопросу соединения Транскорейской и Транссибирской магистралей.

Сейчас большая группа проектировщиков, изыскателей работает в Северной Корее для завершения ТЭО вариантов реконструкции северо-корейского участка и создания сухопутного моста от Южной Кореи в Западную Европу через Россию. Мы помним, Владимир Владимирович, Ваши слова, сказанные в прошлом году во Владивостоке на эту тему: «Если мы не сделаем — сделают другие».

Развитие сотрудничества приобретает особую важность в условиях реформирования отрасли.

Структурная реформа, создание законодательной базы для недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре, принятие нового универсального преysкуранта на перевозки позволили стимулировать создание частных компаний в сфере железнодорожного бизнеса.

В распоряжении независимых компаний в настоящее время находится свыше двухсот тысяч вагонов. Это примерно треть парка РЖД! В целом они выполняют до 21% грузовых перевозок, что снизило необходимость закупок подвижного состава за счет средств государственного железнодорожного транспорта.

Вместе с тем есть серьезная проблема, нерешение которой может перерасти в препятствие для развития не только железнодорожного транспорта, но и всей экономики. Это — старение парка подвижного состава и практически отсутствие современного транспортного машиностроения. И здесь нет преувеличения.

В период длительного падения объемов перевозок, отказавшись от закупок подвижного состава у традиционных зарубежных поставщиков, мы не смогли загрузить и отечественную производственную базу.

И гигантские предприятия, в прошлом устойчиво пополнявшие парк вагонов и локомотивов, в настоящий период ни количественно, ни качественно не удовлетворяют спрос, подкрепленный финансовыми ресурсами.

Так, Новочеркасский завод, производивший ранее более четырехсот электровозов в год, сейчас производит в 10 раз меньше.

«Уральвагонзавод», имевший мощности более 40 тысяч полувагонов, в текущем году при заявке 9 тысяч едва готов произвести 3 тысячи вагонов.

В тяжелом состоянии находится Алтайский вагоностроительный завод.

Не лучше состояние дел на Тверском вагоностроительном заводе.

В этих условиях мы вынуждены пойти на огромные работы по модер-

низации с продлением срока службы действующего подвижного состава. Мы удержим ситуацию до 2010 года с учетом прогнозируемых темпов прироста перевозок, но за это время наша промышленность должна освоить производство железнодорожной техники количеством, равным на освоить производством необходимого количества. Это сейчас главное!

Мы активно формируем условия для развития отечественной транспортной промышленности на основе стабильных заказов и долгосрочных соглашений. Есть успешные примеры:

- это современные пассажирские тепловозы и дизели Коломенского завода
- это концептуальные электропоезда, с успехом эксплуатируемые на российских дорогах
- это качественно новые колесные пары, выпуск которых освоено на Выксунском комбинате Нижегородской области по самым современным технологиям
- это высокоточное вагонное литье на чебоксарском «Пром-транкторе».

Подчеркну, что партнерское взаимодействие РЖД с поставщиками промышленной продукции развивается по нарастающей и при огромной поддержке губернаторов и представителей президента в федеральных округах.

Завершая выступление, хочу подчеркнуть, что на железнодорожном транспорте имеются ресурсы для транспортного обеспечения роста экономики на ближайшие годы. В то же время дальнейшая перспектива экономического роста требует формирования реальных инструментов для долгосрочного развития транспортной системы страны.

Поэтому продолжением рассмотрения на Государственном совете, на наш взгляд, должна стать тема разработки долгосрочного прогноза размещения производительных сил в стране под руководством Министерства экономического развития. На этой основе должна быть утверждена перспективная схема развития сети путей сообщения.

Необходимо подготовить специальные решения правительства по созданию современных типов железнодорожного подвижного состава и организации их производства.

Особое внимание в документе должно быть уделено координации действий государственных ведомств и представителей бизнеса по повышению роли Транссибирской магистрали в обеспечении международных транзитных перевозок через территорию России.

И последнее — при разработке транспортной стратегии должны быть выработаны четкие правила государственной поддержки строительства новых железнодорожных линий с учетом сбалансированного участия всех заинтересованных сторон. Это могло бы стать мощным сигналом для инвесторов к вложению капитала в железнодорожную инфраструктуру.

Хотелось бы напомнить, что именно привлечение частного капитала под государственные гарантии было основой создания сети российских железных дорог, которые более ста лет успешно служат экономике страны.

В целом мы одобряем проделанную работу и с учетом высказанных замечаний считаем возможным поддержать «Основные направления транспортной политики России».

Подробный отчет о заседании Госсовета России будет опубликован в журнале «Транспортное дело России» №3, 2003 г.

ОТГРУЗКА УГЛЯ НА РЖД ВЫРОСЛА НА 8,4%

В 2003 году стабильная работа российских железных дорог способствовала устойчивому росту перевозок угля — основному топливу российских потребителей.

Это позволило отгрузить 195,2 млн. тонн угля, что на 16,4 млн. тонн выше уровня 2002 года (или на 8,4%). Наибольший прирост в погрузке угля достигнут на важнейших углепогрузочных железных дорогах — филиалах ОАО «РЖД»: Западно-Сибирской (погружено 130,5 млн. тонн, прирост 11,5 млн. тонн, или 9,6%) и Красноярской (погружено 26,8 млн. тонн, прирост 5,1 млн. тонн, или 23,5%).

Вместе с тем в отдельных регионах наблюдалось снижение потребления угля. Например, в текущем году энергетики Иркутской области и Республики Бурятия значительно сократили расход угля. Так, если за десять месяцев 2002 года им было по-

ставлено иркутским филиалом СУЭК, крупнейшим в России отправителем угля, 7,5 млн. тонн, то в этом году — только 7,1 млн. тонн. Это отрицательно сказалось и на технологии работы Восточно-Сибирской железной дороги — филиала ОАО «РЖД», так как сократились перевозки угля в «местном сообщении». Именно по этой причине в октябре текущего года заявки на погрузку угля, добытого иркутским филиалом СУЭК, не были выполнены на 40 тыс. тонн. Запасов угля энергетиками Иркутской области и Республики Бурятия на 1 ноября текущего года накоплено на 650 тыс. тонн меньше, чем на эту же дату прошлого года.

В то же время реализация угля, добытого в Кузбассе, осуществлялась с меньшими проблемами. Так, за январь-октябрь потребителям было отгружено 130 млн. тонн кузнецкого угля, что на 11,5 млн. тонн больше

прошлого года уровня. Рост составил 10%. Опережающими темпами осуществлялась отгрузка кузнецкого угля на экспорт. С начала 2003 года отправлено 38,5 млн. тонн, что на 5,4 млн. тонн, или 16% больше соответствующего показателя 2002 года.

Основной проблемой при подготовке вагонов для перевозки угля на экспорт является крайне неудовлетворительное обеспечение запасными частями вагоноремонтных предприятий со стороны промышленности России, а также незначительное участие собственных вагонов операторских компаний в перевозке угля. Например, при среднесуточной погрузке угля в ноябре 2003 года по 12000 вагонов доля собственных вагонов компаний-операторов не превышает 10%. В то же время перевозки нефтяных грузов в собственных вагонах компаний-операторов превышают 55%.



Заместитель министра транспорта, руководитель Службы автомобильного и городского пассажирского транспорта (Росавтотранс) Александр Колик — о важнейших проблемах российской автотранспортной отрасли

АВТОТРАНСПОРТ нуждается в жестком госрегулировании

— В одном из интервью Вы заявили, что автомобильный транспорт сегодня может стать главным двигателем развития российской экономики.

— Это действительно так. Мы уже вошли в группу развитых стран мира, для которых рост автомобильных грузовых перевозок тождественен росту ВВП. Тормозится рост перевозок — снижаются темпы роста ВВП.

— А что тормозит рост перевозок?

— На первое место я бы поставил неразвитость дорожной сети. У нас до сих пор дорожное строительство иногда рассматривают как невосполнимые бюджетные расходы. На самом деле для экономики страны окупаемость дорожных проектов чрезвычайно высока: ведь они помогают эффективнее

решать социальные проблемы. Простой пример: построив дороги из районного центра в села, можно отказаться от содержания сельских школ с тремя учениками, а вместо содержания фельдшеров построить одну хорошую больницу в райцентре. Развитие дорог повышает инвестиционную привлекательность регионов: цена земли в прилегающих районах, как, например, вдоль строящейся магистрали Чита — Хабаровск, значительно возрастает.

— Дороги в села — это дороги не федерального значения, как магистраль Чита — Хабаровск, а местного. У муниципалитетов проблем с финансированием дорожного строительства куда больше.

— С изменением налогового законода-

тельства сильно снизились поступления в региональные дорожные фонды, причем по регионам наблюдается чрезвычайно неравномерное снижение. Кое-где поступления упали в десятки раз. Сегодня задача состоит в том, чтобы сделать эти поступления стабильными, равномерными и достаточными, т. е. как минимум сохранить имеющуюся региональную дорожную сеть в условиях постоянного роста перевозок.

Еще одна проблема — качество автомобильной техники. Нужно быть последовательными в реализации международных требований к автотранспортным средствам. Россия их приняла, но фактически вводить не спешит. В результате автопром вынужден равняться на отстающих. А ведь в России есть заводы, готовые поставлять на рынок современную высокоэкологичную технику. Но в условиях низких требований государства в конкуренции побеждает менее качественная дешевая продукция.

Третья группа проблем связана с регулированием автотранспортной деятельности. Автотранспорт — бизнес чрезвычайно демократичный и легкодоступный. Но при этом потенциально весьма опасный. 99% всех случаев гибели людей на транспорте приходится на автомобильный транспорт. И именно поэтому он нуждается в достаточно жестком государственном регулировании. Так происходит во всем мире.

— Значит, в первую очередь речь идет об обеспечении безопасности?

— Ситуация усугубилась с отменой лицензирования на перевозки грузов и пассажиров для собственных нужд. В результате из сферы государственного контроля вышла основная часть владельцев автотранспорта, среди них занимают перевозки для собственных нужд 80%! А в сфере перевозок, лицензирование которых сохранилось, крайне низка ответственность за нарушение установленных требований. Довести дело до суда (а только суд правомочен лишить предпринимателя лицензии) очень сложно. Какое-либо реальное наказание практически исключается. В результате статистика ДТП продолжает ухудшаться. Сегодня перевозки



пассажирами автобусами, если оценивать их по удельным показателям, представляют собой наиболее опасный вид автомобильных перевозок.

— **То есть Вы выступаете за обязательное лицензирование и усиление ответственности за нарушение лицензионных требований?**

— Одновременно нужно существенно повысить ответственность за нарушение правил дорожного движения и дать ГИБДД и транспортной инспекции право действовать в своих сферах регулирования более оперативно. Солидарен я и с правительством Москвы в отношении применения эвакуаторов, перехватывающих парковок, других способов организации транспортной среды города. Это мировая практика.

— **Но московская практика показала, что эвакуаторы и парковки часто становятся методом «относительно честного» отъема денег у автомобилистов сомнительными коммерческими структурами — именно это вызвало волну протестов.**

— Протесты против эвакуаторов и перехватывающих парковок — в основном популизм. Другое дело, нужно цивилизованно регулировать и эту деятельность.

— **Большинство автотранспортников жалуется не на строгость законов, а на субъективность и просто необъективность проверяющих — тех же работников транспортной инспекции и ГИБДД.**

— Об этом и речь: причин жаловаться на строгость законов сегодня нет. Что касается необъективности части сотрудников ГИБДД и РТИ, ну что же — отменять из-за этого контроль? А потом отменить и ответственность за уголовные преступления? Ведь и в прокуратуре, и в судебной сфере, как мы постоянно узнаем из СМИ, с объективностью далеко не все благополучно. Иными словами, одно другого не исключает, можно и нужно повышать ответствен-

ность и нарушителей транспортного законодательства, и тех работников государственных органов, которые допускают неправомерные действия.

— **То есть Вы — противник либерализации администрирования отрасли?**

— Я противник того, чтобы в ходе борьбы с административными барьерами в экономике государство утратило контроль в сфере безопасности движения. В большинстве развитых стран применяются просто драконовские, с российской точки зрения, меры к нарушителям правил дорожного движения. На дорогах всех стран ЕС ежегодно гибнет почти 43 тыс. человек. И общество, обеспокоенное высоким уровнем дорожной аварийности, готово к дальнейшему их ужесточению. В России же за год гибнет 33 тыс. Это при неизмеримо меньшем парке и пробеге. По удельным показателям аварийности наш автотранспорт опаснее в разы.

Полагаю, что главная наша проблема лежит все-таки в области социальной психологии. У нас, в переносном смысле, каждый день гибнет средней вместимости самолет, поскольку мы теряем в ДТП около 100 человек в день. Но это в России никого не шокирует. Согласитесь, это не тот фон, на котором можно принимать меры по повышению безопасности, которые никогда не бывают популярными.

И еще один нюанс. Обеспечение безопасности на реке, в море, на железной дороге и в воздухе при всем чрезвычайно сильном общественном резонансе авиакатастроф и кораблекрушений должно быть задачей профессионалов, и только их. Что касается безопасности на дорогах, то ее обеспечение — дело всех и каждого, поскольку, едва научившись ходить, человек уже может стать виновником ДТП. Но в нашей стране ведь каждый второй с видом знатока толкует о вопросах управления воздушным движени-

ем и самолетовождения, а прозаическая дорожная аварийность практически никого не волнует. Зарубежный опыт показывает, что при всей важности мер, принимаемых профессионалами (это повышение активной и пассивной безопасности автомобилей, улучшение состояния дорог, организации движения и т. п.), решающее значение имеет все же уровень дорожной культуры общества.

— **С 1 июля действует Закон о требулировании на транспорте. Одновременно Минтранс заявил, что система сертификации транспортных средств будет пересмотрена. Можно ли подробнее рассказать, что и когда должно измениться?**

— Закон действительно предполагает серьезные изменения всей системы предъявления технических требований к автотранспортным средствам. Требования, относящиеся к обеспечению безопасности, должны войти в технические регламенты, принимаемые как федеральные законы. Вместе с тем характеристики качества продукции, не направленные напрямую на обеспечение безопасности, будут носить рекомендательный характер, а необходимость их применения производителю должен диктовать рынок.

Но это не главное. На самом деле, в Российской Федерации должно быть покончено с ситуацией, когда автозаводы получают от компетентных органов официальные разрешения на неприменение действующих требований. Пока это происходит, весь автопром будет равняться на отстающих, отечественные автомобили будут экономически неэффективными и опасными, и никакие изменения системы сертификации ситуацию не спасут.

Артем ТИМОФЕЕВ
«Экономика России — XXI век»

«БАЛТИКА» ВВЕЛА В СТРОЙ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ СКЛАДСКОЙ ТЕРМИНАЛ

АО «Пивоваренная компания «Балтика» (Санкт-Петербург) в начале сентября ввела в строй в Нижнем Новгороде складской терминал стоимостью \$3,8 млн.

Как сообщили в пресс-службе компании, строительство склада осуществлялось на участке площадью 2,75 га в Сормовском районе города, площадь склада составляет 4,6 тыс. кв. м. Склад рассчитан на единовременное хранение 160 тыс. дал пива. Железнодорожная рампа терминала рассчитана на обслуживание 6 вагонов, при этом ежемесячно сбытовое подразделение компании способно принимать около 100 вагонов.

Строительство терминала началось в феврале 2003 года и закончилось в августе.

Как сообщалось ранее, «Балтика» строит складские терминалы в РФ в рамках программы по снижению себестоимости продукции за счет развития системы ее транспортировки и хранения. «Балтика» планирует открыть подобные терминалы при всем 31 сбытовом подразделении компании.

ГРУППА КОМПАНИЙ «ИСТ» СТАЛА ОБЛАДАТЕЛЕМ 88,2% АКЦИЙ ОАО «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД»

Группа компаний «ИСТ» располагает пакетом акций ОАО «Балтийский завод», составляющим 88,2% уставного капитала. Об этом сообщили в пресс-службе группы компаний «ИСТ».

Группа компаний «ИСТ» приобрела у ЗАО «Караван Звезд» 190 981 акцию ОАО «Балтийский завод», что составляет 17,36% уставного капитала предприятия. Таким образом, общее количество акций уставного капитала, находящихся под контролем группы «ИСТ», составило 970 306 акций, что в свою очередь составляет 88,2% уставного капитала ОАО «Балтийский завод», — отмечается в сообщении пресс-службы группы «ИСТ».

По информации пресс-службы, общее количество акций уставного капитала ОАО «Балтийский завод» составляет 1,1 млн. обыкновенных именных акций. По достигнутой взаимной договоренности участники сделки не разглашают ее условия, сообщает пресс-служба.

По ее информации, покупка акций совершена группой «ИСТ» в рамках реализации программы по созданию крупнейшего российского судостроительного холдинга — Балтийской объединенной судостроительной корпорации (БОСК).

«По мнению руководства группы, увеличение доли «ИСТа» в уставном капитале Балтийского завода позволит группе более эффективно задействовать финансовый потенциал предприятия для дальнейшего развития как самого Балтийского завода, так и БОСК в целом», — отмечается в сообщении пресс-службы.

Группа компаний «ИСТ» создана в 1991 г. Она объединяет более 30 акционерных обществ в 10 регионах Российской Федерации с общей численностью работающих около 20 тыс. человек.



Чуть лучше, но и чуть дороже...

Международный союз металлургов о новом железнодорожном тарифе

По мнению Алексея Хоружего, вице-президента Международного союза металлургов, представляющего интересы крупнейших металлургических комбинатов России и ближнего зарубежья, новый прейскуртант не внес принципиальных корректив в тарифную политику МПС, но при этом упростил и сделал более прозрачным и определенным расчет тарифов, заменив собой множество ранее действовавших документов МПС.

Сделав ряд шагов в сторону металлургов, например создав возможность исключения из тарифа оплаты начально-конечных операций, выполняемых самими предприятиями на своих путях, новая система тарифов сохраняет положение, при котором металлургия, обеспечивая почти 40% объемов перевозок МПС, составляет относительно большую (более 50%) долю в доходах МПС.

А это означает, что металлурги являются не только основными партнерами МПС, но и его безвозмездными донорами, что прямо влияет на конкурентоспособность их продукции, особенно на внешних рынках.

Так, например, еще до введения прейску-

ранта в действие один из крупнейших металлургических комбинатов провел и обнародовал расчеты, согласно которым рост тарифов после введения нового прейскуртанта составит более 10%, в том числе по углю – на 1,7%, по коксу – на 1%, по железному лому – на 22,9%, по метизам – на 19,6%, по трубам – на 31%.

В конечном счете после введения нового прейскуртанта рост тарифа для предприятий черной металлургии составил в среднем 5%.

По оценке А. Хоружего, в новых тарифах в полной мере сохранена и скрытая инвестиционная составляющая, соизмеримая с себестоимостью собственно перевозки. В то же время металлурги готовы инвестировать железнодорожный транспорт, но не в скрытой и безадресной форме, как это делается сегодня, а в виде конкретных и адресных вложений в инфраструктуру МПС, примыкающую к внутренней железнодорожной сети самих металлургических предприятий.

Что касается вагонной составляющей тарифа, которую новый прейскуртант впервые выделил в явном виде, то А. Хоружий и его коллеги из российских металлургических компаний считают ее величину явно заниженной и не стимулирующей рентабельную работу операторов вагонного парка. Сегодня закупка металлургами вагонов ведется в затратном режиме и стимулируется не выгодой, а жесткой необходимостью — нехваткой и негодностью вагонного парка МПС. Руководство МПС утверждает, что

ставки вагонной составляющей рассчитывались исходя из срока окупаемости 5-7 лет.

Однако металлурги считают методику, дающую такие результаты, по меньшей мере спорной и ссылаются на опыт Украины, где вагонная составляющая достигает 40%, и на Европу, где вагонная составляющая находится на уровне 20-30%. Не до конца понятен грузовладельцам и механизм корректировки нового прейскуртанта, а потребность в таких корректировках очевидна уже сейчас.

Вместе с тем А. Хоружий подчеркнул, что новый прейскуртант более благоприятен для металлургов и их смежников. При этом он особо отметил заметную в последнее время тенденцию к прямой координации между МПС и предприятиями промышленного транспорта, обслуживающими металлургию. По его мнению, польза от такого прямого сотрудничества ничуть не меньше, чем от благоприятных тарифов, хотя одно не исключает другого.

ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТЕРМИНАЛА В ХМАО ПОЗВОЛИТ РИТЭК УВЕЛИЧИТЬ ЭКСПОРТ НЕФТИ ДО 400 ТЫСЯЧ ТОНН В ГОД

ОАО «Российская инновационная топливно-энергетическая компания» (РИТЭК) планирует ввести в эксплуатацию строящийся железнодорожный нефтеналивной терминал на станции Сергино (ХМАО) в первом квартале 2004 г., сообщила пресс-служба компании.

Согласно планам РИТЭКа, мощность терминала составит около 400 тысяч тонн сырой нефти в год, а на начальном этапе — 25-30 тысяч тонн в месяц.

Помимо этого терминал позволит сохранить «высокую сортность» нефти Средне-Хулымского месторождения (ЯНАО) и добиться роста экспортной цены на \$15-20 за тонну.

В пресс-релизе РИТЭКа говорится, что нефть с терминала будет направляться в один из трех портов: Высоцк, Калининград (Балтийское море) или Витино (Белое море), что позволит экспортировать нефть, добываемую компанией в Ямало-Ненецком автономном округе, без потери качества. В пресс-службе компании Агентству нефтяной информации (АНИ) сообщили, что в настоящий момент ведутся переговоры, в частности со Свердловской железной дорогой и администрацией портов для выбора наиболее благоприятных тарифов перевозки и перевалки нефти.

В первой половине текущего года компания экспортировала 48,6% добытой нефти.

В 2002 году РИТЭК добыл 2,385 млн. тонн нефти, из которых 954 тыс. тонн — на собственных месторождениях. В 2004 году компания увеличит добычу примерно на 10% — до 3,3 млн. тонн нефти. В 2006 году добыча РИТЭКа, как ожидается, достигнет 4,245 млн. тонн, из которых 3,168 млн. тонн будут добыты на собственных участках.

«СГ-ТРАНС» ОТПРАВИЛ ПЕРВЫЙ СОСТАВ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ ЦИСТЕРН

ФГУП «СГ-Транс», специализирующееся на перевозке сжиженных газов в России и за рубежом, отправило первый состав большегрузных цистерн, говорится в пресс-релизе компании.

Состав отправлен в направлении дочернего предприятия АК «СИБУР» — «Уралоргсинтез» в Пермской области по маршруту Пыть-Ях — Чайковский.

Преимуществами большегрузных систем являются высвобождение подвижного состава при идентичных объемах перевозки, возможность его использования на других направлениях.

Таким образом, эксплуатация таких систем позволяет сократить транспортную составляющую в конечной цене продукта. Экономия на оплате железнодорожного тарифа (с учетом возврата порожних цистерн) составляет от 5 до 13% в зависимости от расстояния. Собственный парк большегрузных цистерн «СГ-Транс» составляет 96 единиц. Они будут интенсивно использоваться в экспортных перевозках и транспортировке сырья из Западной Сибири на нефтехимические и газоперерабатывающие предприятия Урала и Поволжья.

БЕЛОРУССИЯ И КАЗАХСТАН ПРИСОЕДИНЯТСЯ К ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ «СЕВЕР-ЮГ»

На 3-й Евроазиатской международной конференции по транспорту в Санкт-Петербурге объявлено о присоединении Белоруссии и Казахстана к международному автотранспортному коридору «Север-Юг», сообщил журналистам министр транспорта РФ Сергей Франк.

По его словам, на конференции также подписан протокол о продлении европейского транспортного коридора №2 (Берлин — Варшава — Минск — Москва) до Екатеринбурга. Кроме того, на конференции подписано российско-польское соглашение о развитии автомобильного сообщения в Калининградской области, сказал министр.

По данным С. Франка, в рамках евроазиатской конференции также прошло второе совещание министров транспорта государств-членов Шанхайской организации сотрудничества, в ходе которого обсуждалось согласованное развитие азиатских и российских автодорог.

БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ ЭКСПЕДИТОРАМ

В сентябре в Санкт-Петербурге прошла очередная выставка «ТРАНСТЕК-2003»

Хотя экспозиция заняла всего два павильона «Ленэкспо», выставка вышла за рамки обычного бизнес-мероприятия, ярко отразив основные акценты развития транспорта на пространстве от Ла-Манша до Владивостока.

Выставка стала частью более крупного и политически значимого события – Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту и сопутствующих ей встреч и переговоров на уровне министров транспорта. Поэтому выставку совместно открывали министр транспорта России **Сергей Франк**, первый заместитель министра путей сообщения **Владимир Якунин**, а национальные экспозиции стран СНГ – в первую очередь крупнейших транзитных партнеров России — Украины и Казахстана, открывали министры транспорта **Георгий Кирпа** и **Кажимурат Нагманов**. Естественно, что участие в выставке первых лиц придало выставке качественно более высокий уровень.

Пожалуй, наиболее масштабно был представлен железнодорожный транспорт, и

ТРАНСТЕК



тому есть много веских причин. Прежде всего опережающий рост железнодорожных перевозок, связанный с оживлением в реальном секторе экономики. Заметно растут перевозки как на общем железнодорожном пространстве СНГ и Прибалтики, так и на дальних маршрутах. Почти в два раза за год растет транзит по Транссибу, не за горами прямое железнодорожное сообщение с Кореей и создание системы трансевразийских транспортных коридоров, ведущую роль в которых будут играть железные дороги.

Акцентирование железных дорог в национальных экспозициях связано и с железнодорожной реформой, идущей в России и крупнейших странах СНГ, а также с «вагонной лихорадкой», которая приходит на смену «вагонному голоду» последних лет.

Рост частного вагонного парка, появление вагонной составляющей (на Украине – до 40% тарифа!), масштабные проекты обновления общего вагонного парка России и Украины привели к тому, что вагоностроительные мощности всего постсоветского пространства завалены заказами чуть ли не на годы вперед.

Несмотря на полные портфели заказов, заметную часть экспозиции составили крупнейшие вагоностроительные заводы: через

сто лет после пуска Транссиба начинается новый железнодорожный бум, который в ближайшие годы явно не закончится.

По старой советской традиции, мы воспринимаем выставки как демонстрацию технологий, «железа» и производящих его заводов.

Но ничуть не менее значимым было участие отраслевых ассоциаций, делающих погоду на рынке транспортных услуг. С российской стороны в выставке приняли участие Ассоциация экспедиторов России (АЭР), Российский союз судовладельцев (СОРОС) и Ассоциация международных автотранспортчиков (АСМАП), представленные первыми лицами – **Валерием Алисейчиком**, **Михаилом Романовским** и **Юрием Сухиним**.

Обходя экспозицию в день открытия выставки, министр транспорта РФ **Сергей Франк** уделил стендам транспортных ассоциаций и их руководству особое внимание.

Впрочем, такое внимание министра более чем естественно. Отвечая на вопросы «МЗ» во время открытия «Транстек», президент АСМАП **Юрий Сухин** сказал: «Раньше экспедиторов уделялось неоправданно мало внимания. А ведь во всем мире именно экспедитор – дирижер перевозки!»



АЭР: МЫ ДОСТИГЛИ ЦЕЛИ

Участие в выставке — всегда яркое событие для любой организации. К ней долго и тщательно готовятся, рассылают приглашения как на своего рода праздник. Для Ассоциации экспедиторов России это событие стало двойным праздником. Что же было на «Транстек» с точки зрения Ассоциации? Наш корреспондент встретился с советником АЭР Юрием Ситковым и взял у него интервью.

— Ваши впечатления от выставки?

— Проведение в этом году в Санкт-Петербурге конференции и выставки «Транстек» имело большой резонанс среди транспортников и экспедиторов. Количество участников заметно увеличилось. В этом году, как и в прошлом, «Транстек» не уместился в одном павильоне. Железнодорожная тематика была вынесена в отдельный павильон, где помимо российских выставились железные дороги Белоруссии, Литвы и Казахстана. Кроме того, там были представлены транспортные компании и экспедиторские фирмы.

Стенд АЭР находился в павильоне, где размещались судоходные компании, порты, судостроители и различные ассоциации.

— Что нового принесла на эту выставку АЭР?

— В этом году мы немного поменяли технологический подход к организации нашего стенда. Если раньше все материалы мы размещали на плакатах, где было много текста, то сейчас мы сделали огромный стенд многоцветного исполнения, где крупным шрифтом написали об основных позициях нашей ассоциации. Здесь же мы указали все общественные и государственные структуры, куда входит АЭР, чтобы подчеркнуть значимость нашей ассоциации, что она работает в интересах своих членов.

Плюс к этому у нас был раздаточный материал, куда входил и журнал «Международный экспедитор». Были и материалы, поясняющие, что нужно иметь, чтобы стать нашим членом.

— Как это отразилось на посещаемости вашего стенда?

— В этом году мы отметили гораздо больший интерес к нашей ассоциации желающих стать ее членами, и не только со стороны экспедиторов. За весь период проведения выставки наш стенд посетило с предметным интересом около 160 представителей различных фирм, и не только российских, но и иностранных, в т.ч. литовской и белорусской ассоциаций.

В частности, сразу после выставки к

нам обратилась администрация порта Усть-Луга с заявкой на членство.

— А в АЭР могут вступить не только экспедиторы?

— Двери нашей ассоциации открыты для всех транспортников. В частности, нашими членами уже являются администрации портов Новороссийск, Владивосток, Находка. В этих портах работают экспедиторы, и для нас важно, чтобы у них были хорошие взаимоотношения с портовыми властями.

— АЭР становится известной в регионах. Что этому способствует?

— Безусловно, значительную роль играет тот факт, что ассоциация участвует в таких выставках, и, надо отметить, не первый раз. Мы организуем «круглые столы», проводим семинары.

Кроме того, немалую роль сыграло в этой выставке и наше региональное представительство в Санкт-Петербурге.

Во-первых, оно заявило о себе, представило немалое количество собственных материалов, напрямую работало с заинтересованными посетителями, у них был собственный стенд. К слову сказать, большее количество наших посетителей пришло именно от наших петербургских коллег.

— А как экспедиторы узнают о вашем представительстве?

— У нас родилась очень хорошая идея и мы воплотили ее в жизнь: для того чтобы показать, что идем в регионы, в том числе и Северо-Запад, где расположен гигантский транспортный узел, мы решили учредить в Санкт-Петербурге свое представительство, а не одного представителя, как в других регионах. Работы здесь очень много — одних только экспедиторов, которые пока еще не члены АЭР, насчитывается около 250.

Чтобы заявить об этом, мы в рамках выставки организовали на территории «Ленэкспо» презентацию, куда пришло более 100 человек, среди которых были



фирмы, которые работали с нами и раньше, а также представители иностранных фирм.

При представительстве мы создали совет, в который вошли представители крупных экспедиторских организаций Северо-Западного региона России. Директором представительства избран Иван Прокофьев, который в области транспортного экспедирования проработал порядка 30 лет, знаком с проблемами экспедиторской отрасли не понаслышке, да и знает его многие в Северо-Западном регионе.

— Что дало Ассоциации участие в выставке и конференции?

— Подводя итог нашего участия в выставке, можно сказать, что своей цели мы достигли. Предметный интерес к нашей ассоциации проявили более 10 организаций, в т.ч. холдинговая компания «Морторгсервис» во главе с председателем совета директоров Алексеем Минкиным.

Кроме того, наш стенд посетил министр транспорта Литвы, руководитель администрации порта Клайпеда, представитель экспедиторской ассоциации Литвы.

— Как на счет следующего «Транстек»?

— Мы и в дальнейшем планируем участвовать в этой выставке и намерены надолго закрепить за собой эту питерскую площадку.

Андрей КИРЕЕВ,
наш соб. корр.

Как будет развиваться евроазиатский транзит через Россию?

Состояние и перспективы евроазиатского транзита

Сегодня нет сомнений и общеизвестно, что действительно географическое положение территории России позволяет обеспечить кратчайший путь для грузов между Европой и Азией, а основной составляющей этого грузопотока являются контейнерные перевозки по транспортным коридорам «Восток - Запад» и «Север - Юг». Однако конкретные шаги по реализации этого преимущества за последние годы состояли только в длительном согласовании документов, и можно ли считать достижением, что ратификация международного соглашения по созданию транспортного коридора «Север - Юг» продолжалась в течение 2 лет, а о чем можно рассуждать, если для решения вопроса о строительстве нескольких десятков километров подъездных железнодорожных путей к порту Оля, ключевому в транзитных контейнерных перевозках по этому транспортному евроазиатскому коридору, ушло несколько лет? Объем транзитного контейнерного грузопотока по коридору «Восток - Запад», как было доложено на конференции, в 2-3 раза меньше уровня, имевшего место на этой трассе до начала реформ в отечественной экономике. При этом достаточно значительную часть этого объема составляет получивший наименование «ложный транзит» или доставка контейнеров в Финляндию с грузами для российских получателей, которые там хранятся и более мелкими партиями доставляются в нашу страну.

Как на конференции министры транспортных ведомств различных стран оценили возможные объемы транзита через территорию России? Сегодня эта величина составляет несколько процентов от контейнерного грузопотока между Европой и Азией, задача поставлена через несколько лет достигнуть 4%, представляется это ничтожно мало и не может привлечь новых инвестиций и не отвечает тем возможностям, которые дает выигрышное географическое

За последнее время было уделено большое внимание со стороны руководителей транспорта возможности получить большие экономические и политические выгоды для отечественной экономики, используя географическое положение нашей страны, для привлечения транзитного грузопотока между европейскими и азиатскими странами через территорию России. В большой степени эта проблема волнует и морской флот и, в первую очередь, морские порты, для которых перспективы их развития могут зависеть и определяться объемами и номенклатурой этого грузопотока. Можно было рассчитывать получить ответы на подобные вопросы на прошедшей недавно в С.-Петербурге 3-й Международной евроазиатской конференции по транспорту, в которой приняли участие не только представители Минтранса РФ, но и 30 министров транспорта зарубежных стран. Однако, несмотря на такой высокий уровень прошедшего в С.-Петербурге транспортного форума, как само обсуждение поставленной проблемы, так и вынесенные на рассмотрение организаторами конференции вопросы и проблемы обеспечения евро-азиатского транзита, не могут вызвать удовлетворения и позволить морякам и портовикам определиться с необходимостью развития собственных технических средств и производственных мощностей для решения действительно важнейшей рассматриваемой проблемы, которая в перспективе может принести громадные выгоды отечественной экономике. Что же хотелось узнать и обсуждение каких вопросов услышать на рассматриваемой конференции?

положение страны, поскольку базируется на технических и организационных решениях вчерашнего дня.

Не был совершенно затронут вопрос о параллельном транспортном коридоре ТРАСЕКА, куда российских представителей до последнего времени не пускали даже как наблюдателей. Такие проблемы, как распределение между транспортными коридорами номенклатуры и объемов грузопотоков, необходимо пытаться решать на подобных конференциях, а не в процессе конкурентной борьбы, которая, несомненно, может возникнуть. Пока наша транспортная система топчется на месте в реальном развитии этого транзита, на параллельном коридоре ТРАСЕКА вкладываются большие средства в строительство терминалов, дорог и прочей транспортной инфраструктуры. Не учитывая этого, оценивая возможности отечественного транзита, можно уподобиться страусу, прячущему голову в песок при появлении опасности. Именно такая позиция по данному вопросу имела место на конференции.

Содержание докладов руководителей транспортных ведомств скорее напоминало отчеты на коллегиях этих ведомств о проделанной работе и не содержало новых интересных и привлекательных предложений по осуществлению прорыва в привлечении евроазиатского транзита на российскую территорию.

В поисках прогрессивных технологий

Как одно из достижений в организации евроазиатского транзита на конференции было сообщено, что время доставки контейнеров из портов Дальнего Востока в Европу составляет 11-12 суток, что действительно в 3 раза меньше, чем по южному маршруту через Индийский океан и Суэцкий канал. Но не было отмечено, что эти величины достигнуты при смехотворно низких средних скоростях движения на железных дорогах, повышение которых требует внедрения ряда организационных мероприятий. Почему для контейнерных транзитных поездов не внедрить безостановочный маршрут на всем протяжении, предусмотрев в поезде вагон для отдыха сменяемых водителей электровозов, для моряков вагонная организация труда допустима — применить такую схему и на сухопутном транспорте. Вспомните историю — в США по такой схеме использовали еще паровозы, которые принимали воду на ходу. Конечно, такие схемы потребуют определенных усилий для организации движения в сочетании с другими поездами, но с другой стороны, будет и сокращение времени доставки контейнеров до 3-5 суток, что значительно повысит эффективность транзита.



ных конференциях, такие проблемы должны обсуждаться и рассматриваться?

Другим достижением в организации транзита было объявлено создание контейнерных терминалов в отечественных портах Финского залива, что позволяет уменьшить грузопоток транзита через порты стран Балтии и Украины. Но не надо забывать, что такое решение связано со значительными затратами на дноуглубительные работы в портах и морских каналах, а также на содержание ледокольного флота. Кроме того, в случае увеличения объемов транспортировки транзитных контейнеров узким местом будут подъездные транспортные пути, особенно в таких портах, как Петербург, который, возможно, более целесообразно развивать как культурный и туристский мировой центр, строя не контейнерные причалы и терминалы, а сооружения, привлекающие морские лайнеры и туристов в этот город. Такая позиция может быть оправдана, поскольку большинство выступивших на конференции министров транспорта соседних стран заявили о заинтересованности принять участие в транзите кон-

тейнеров через свои порты. Не пора ли серьезно проанализировать такие предложения и высказать свое мнение и российской стороне, выдвинув приемлемые экономические и, возможно, другие условия.

В то же время имеются обоснованные научные и технические предпосылки, чтобы говорить о конкуренции с южным маршрутом и по объемам транспортировки контейнеров, но это не может быть существующая система железнодорожного транспорта. Только одно современное судно — контейнеровоз — перевозит 6000-8000 контейнеров и по маршруту Иокогама — Роттердам такие суда отправляются ежедневно, а на железной дороге потребуется отправить 50-70 поездов и возможность пропустить такое количество по отечественным железным дорогам весьма проблематично. Решить проблему могут новые технологии для транспортной системы — такие, например, как высокоскоростная струнная транспортная система Анатолия Юницкого или дирижабли, позволяющие доставлять транзитные контейнеры за 1,5-2 суток. Для реализации этих

проектов потребуются достаточно большие средства: система Юницкого потребует до \$15 млрд., но объявлено, что только за один квартал вывоз капитала из страны составил \$7,7 млрд. Может, вопрос состоит в том, чтобы предложить условия вложения средств в транзитную систему более выгодные, чем при переводе денег в зарубежные банки. Но ничего подобного на конференции не было сказано.

Можно отметить, что организаторы конференции проявили истинно русское гостеприимство, проведя приемы в царских дворцах пригородов Петербурга — Петергофе и Стрельне, включая фейерверк, но научно-техническая сторона прошедшей конференции была на низком уровне по причинам, изложенным выше. Настала пора потребовать от руководителей отечественного транспорта переходить от разговоров о выгодах проведения евроазиатского транзита через территорию России к конкретным шагам по скорейшей реализации этой идеи.

Константин СУВОРОВ

Особенности транспортных коридоров



Василий ЖИНКИН,
вице-президент АЭР

Подробно о российской части МТК «Север-Юг» (№ 9), «Восток-Запад» (№ 2) при транспортировке транзитных грузов

Основная часть пути приходится на сухопутье, полностью электрифицированную Транссибирскую железнодорожную магистраль.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» проходит по древним торговым путям «из варяг в греки», по Волге, Каспию в Иран и далее в южные страны Азии. При перевозках грузов в сообщениях коридора «Север-Юг» расстояние и сроки перевозки сокращаются в ряде случаев (вариантах) более чем на 50% по сравнению с традиционными прямыми морскими перевозками.

Эти обстоятельства успешно использовались Советским Союзом при организации перевозок транзитных грузов в прошлом XX столетии. Например, в январе 1925 г. Совнарком СССР принимает постановление о транзите иностранных товаров через территорию СССР. Организация перевозок, привлечение грузов и ведение коммерческих вопросов по транзитным операциям возлагается на экспедиторские и фрахтовые организации, их филиалы и представительства за границей, действовавшие в то время по географическим направлениям перевозок.

27 октября 1925 г. председатель Совнаркома СССР утвердил устав акционерного общества Бюро персидских транспортов «Бюроперс» с юридическим адресом в г. Москве

по Староспасскому переулку. В связи с изменением названия персидского государства общество было переименовано в «Ирансовтранс». В 1936 году АО «Ирансовтранс» было реорганизовано во Всесоюзное объединение ирано-советского транспорта «Ирансовтранс». Объединение имело надлежащим образом зарегистрированный свой филиал в Иране. Его основной функцией было производство транспортно-экспедиторского обслуживания экспортных, импортных и транзитных грузов в Иран и в обратном направлении.

В итоге между СССР и Ираном трудом многих поколений были созданы эффективно действующие транспортные связи. Постоянно совершенствовалась их инфраструктура.

В отдельные годы по прямым и смешанным сообщениям поступало в Иран и отправлялось из Ирана до 40% внешнеторгового оборота сухогрузов. Из них 2/3 поступали и отправлялись из Ирана по железной дороге через Джульфу Иранскую. Остальные в прямых и смешанных сообщениях морем по Каспию в порты Анзели и Новшахр, а также автотранспортом в Астарту Иранскую и Баджигеран.

К сожалению, после распада СССР железнодорожные перевозки на Иран (Джульфу

Значение международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад» общеизвестно в мировой торговле.

Оба коридора проходят по древним мировым торговым путям и являются альтернативными другим широко известным сообщениям в указанных направлениях как естественных, так и рукотворных.

Уникальная Транссибирская железнодорожная магистраль, являющаяся основой коридора «Восток-Запад», уже отметила свое столетие. Она перевозит товары во внутренних российских сообщениях, экспорт из России, импорт в Россию, а также международный транзит — товары третьих стран транзитом через территорию России. Отличительные особенности этого пути: сокращение расстояний перевозок товаров из стран Дальнего Востока, Японии, Республики Корея, КНДР, Филиппин, Северо-Восточного Китая в Европу более чем на 6000 км, почти на 1/3 по отношению к естественному морскому (океанскому) прямому сообщению.

Иранскую) прекратились по причине военного конфликта между Азербайджаном и Арменией.

В настоящее время в Иране, России, Казахстане, Туркмении и Азербайджане проводятся энергичные мероприятия по организации новой транспортной инфраструктуры.

Знаковым событием для транссибирского пути было распоряжение Совета Министров СССР от 1 июня 1970 г. об организации перевозок грузов в большегрузных контейнерах ИСО транзитом через территорию СССР. ВО «Союзвнештранс» поручалось транспортно-экспедиторское обслуживание указанных перевозок, т.е. по теперешней классификации быть оператором и логистом указанных перевозок. Объединение успешно выполнило указанное поручение правительства, а именно: руководствуясь спросом международного рынка транспортных услуг, определило принципы расчета фрахтовых ставок, их структуру, способы контроля и информации о движении контейнеров, основные направления и технологию перевозок грузов.

В 1971 году ВО «Союзвнештранс» разработало и предложило клиентам три вида сообщений для перевозки транзитных грузов: «Трансрейл», «Трансси» и «Трансконс», обозначив (объединив) их «Транссибирский контейнерный сервис» – ТСКС.

Сообщение «Трансрейл» обеспечивало перевозку транзитных грузов в контейнерах от японских портов, Гонконга и Манилы до советских пограничных станций Лужайка, Брест, Чоп, Унгены, Джульфа, Кушка и в обратных направлениях.

Сообщение «Трансси» обеспечивало перевозку грузов в контейнерах на условиях ФИОС от японских портов, Гонконга и Манилы до европейских портов Балтийского, Черного, Средиземного морей и в обратных направлениях.

Сообщение «Трансконс» обеспечивало перевозки грузов в контейнерах от японских портов, Гонконга и Манилы до Бреста и далее автотранспортом на склад в пункте назначения в Европе и в обратных направлениях.

Позднее клиентам было предложено сообщение «Трансавиа»: море-автомобиль-самолет.

Этим сообщением проводилась срочная доставка грузов из Иокогамы морем в Вос-

точный порт, далее автотранспортом до аэропорта Владивостока и затем самолетами Аэрофлота в аэропорт Люксембурга.

Успешная деятельность ВО «Союзвнештранс» совместно с основными перевозчиками (железнодорожниками, моряками, автомобилями, авиаторами, морскими, речными и сухопутными терминалами) обеспечила удачное начало, быстрый рост перевозок транзитных грузов в контейнерах международного стандарта (ИСО) с 2,3 тыс. ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент) в 1971 году до 120,2 тыс. ДФЭ в 1976 году и высокую валютную эффективность указанных операций.

Приведенные исторические факты организации и развития ТСКС в дореформенный период семидесятых годов XX века говорят сами за себя и не нуждаются в комментариях. С распадом Советского Союза прекратилось функционирование ТСКС. Реально оценивая возможности Транссибирского пути в перевозках грузов между Европой и Юго-Восточной Азией, руководство МПС настойчиво и энергично принимает необходимые меры по организации перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов в новых условиях многоукладной экономики России.

В МПС организована Система фирменного транспортного обслуживания — СФТО. Контейнерные перевозки являются важной составляющей работы СФТО.

В ноябре 1993 г. в Москве состоялась Международная конференция по перевозкам грузов по Транссибирской магистрали.

Конференция учредила Координационный совет по транссибирским перевозкам (КСТСП). В настоящее время в его состав входят 102 коллективных члена: Министерство путей сообщения, Министерство транспорта Российской Федерации, Государственный таможенный комитет Российской Федерации, железные дороги ряда стран Европы и Азии, российские и зарубежные компании судовладельцев, порты, ассоциации экспедиторов Европы, России, Японии, Южной Кореи, российские экспедиторские компании-операторы.

Председателем совета на постоянной основе является министр путей сообщения Российской Федерации. К 1998 году объем транзита по Транссибу упал до 15,1 тыс. ДФЭ контейнеров, затем начался рост объема

транзита: в 2002 году – 48,8 тыс. ДФЭ, за 7 месяцев 2003 г. – 44,2 тыс. ДФЭ.

Однако продолжается снижение доли Транссиба в общем объеме перевозок контейнеров между странами Дальнего Востока и Европой. Нам по-прежнему предстоит искать золотую середину в решении коммерческих вопросов перевозок транзита по Транссибу. Прежде всего это касается гармонизации железнодорожных тарифов для российских экспортных, импортных грузов и аккордных ставок по транзиту.

Повседневное изучение рынка, анализ фрахтовых ставок океанских конференциальных линий по-прежнему являются для нас ориентиром в коммерческой работе. Наши перевозчики всех видов транспорта и экспедиторы тоже вряд ли смогут предложить клиентам конкурентные условия для перевозок транзита по Транссибу при существующих у нас чрезмерно высоких ценах на энергоносители. Аналогичная ситуация складывается для наших морских и автомобильных перевозчиков на международном транспортном коридоре «Север-Юг». Вряд ли они смогут рассчитывать на успех при существующих в России высоких ценах на бензин, дизтопливо и мазут. В Иране они в 5-6 раз ниже уровня наших цен на указанные энергоносители. По моему мнению, эту проблему наше уважаемое правительство смогло бы решить, опираясь на себестоимость производства энергоносителей в России. В этом случае возможно рассчитывать на успех и в развитии перевозок грузов во всех российских внутренних и международных сообщениях, а также во всех отраслях нашей многоукладной экономики.

Кроме того, действующая таможенная система оформления пропуска транзита неприемлема для наших иностранных клиентов. По этой причине они предпочитают отправлять свои грузы из стран Дальнего Востока, Юго-Восточной и Южной Азии в Европу и в обратных направлениях морским путем.

В настоящее время таможен на ряде морских и сухопутных пограничных транспортных узлов проводятся эксперименты по упрощенному пропуску транзита. Желательно перенести этот порядок в постоянно действующие положения или правила таможенного оформления транзита. С аналогичной ситуацией нам предстоит встретиться в связи с несовершенством налогового законодательства России.

Большим препятствием для развития транзита является также введенная МПС предварительная оплата в полном объеме всех платежей до начала перевозок грузов. В дореформенный период все платежи по перевозкам транзита проводились по согласованию между экспедитором и клиентом при отправке или получении груза. Российская ассоциация экспедиторов готовит и согласовывает с соответствующими организациями и ведомствами предложения по созданию благоприятных условий для развития транзитных операций и использования удобного расположения России для тор-

«КАМАЗ» В 2005 ГОДУ ПРОГНОЗИРУЕТ УВЕЛИЧЕНИЕ ВЫПУСКА ГРУЗОВИКОВ ДО 28 ТЫС.

АО «КамАЗ» в 2005 году прогнозирует увеличение выпуска грузовых автомобилей до 28 тыс. единиц, сообщается в инвестиционном меморандуме «КамАЗа» по рублевому облигационному выпуску «КамАЗ-Финанс».

В 2004 году, согласно прогнозу, выпуск грузовиков составит 26 тыс. 413 единиц.

В 2003 году компания планирует произвести 24 тыс. 53 грузовых автомобиля против 20 тыс. 115 в 2002 году.

В 2003 году АО начало выпуск среднетоннажных грузовиков (базовые модели КамАЗ-4308, КамАЗ-4307). Семейство городских развозных автомобилей предназначено для освоения новых для «КамАЗа» сегментов рынка. Планируе-

мый объем выпуска в 2003 году 50 единиц, а в 2004 — не менее 350 единиц.

Кроме того, в 2004 году «КамАЗ» планирует начать производство тракторов. Проектная мощность создаваемого производства — 1200 машин в год.

В меморандуме также сообщается, что АО «Завод микролитражных автомобилей» (дочернее предприятие АО «КамАЗ») в 2003 году предполагает выпуск 39 тыс. микролитражек против 38 тыс. 300 в 2002 году. В ближайшие 3-4 года планируется увеличение выпуска микролитражек до 75 тыс. единиц, а затем в перспективе и до 100 тыс. единиц в год, сообщается в меморандуме.

(Продолжение. Начало на стр. 4)

Стратегическая цель – вернуть России флот и \$6 миллиардов фрахта

У нас есть транспортная стратегия, которую если не принял, то во всяком случае обсудил Госсовет. Я не знаю, окончательный ли это вариант или еще можно что-то добавить, но в части морского флота, морского транспорта там почти ничего не сказано. Во всяком случае, если исходить из общепринятого понимания слова «стратегия». К сожалению, это так. Поэтому было бы правильно внести в этот документ хотя бы две ключевые позиции по развитию флота.

У нас есть Морская доктрина — тоже документ федерального уровня, утвержденный всего два года назад. И мы стараемся по нему работать. И хотя Морскую доктрину делали военные, большей частью военные моряки, там достаточно подробно прописаны торговые и транспортные аспекты морской деятельности.

Но в конечном счете два документа — Морская доктрина и Транспортная стратегия — не стыкуются. Очевидно, люди, которые делали эти документы, не успели их согласовать.

Что не попало в Транспортную стратегию? Главное — не поставлены стратегические цели. К чему мы как российское государство стремимся в сфере морской деятельности?

Пока мы можем считаться великой портовой, но не великой морской державой. Можно говорить что угодно, но сегодня наш флот в пять раз меньше, чем десять лет назад, когда не стало Советского Союза. По сравнению с 1080 судами на 1 января 1992 года наш морской торговый флот насчитывает всего 209 судов.

Но если мы будем ставить задачу исходя из количества судов — допустим, довести состав торгового флота под российским флагом до 500 судов, то это будет неправильным.

Мы должны вернуться к существу дела, а именно к тому, что в 1990 году мы перевозили на своих судах до 60% экспортно-импортных грузов. И деньги за перевозку шли в бюджет.

Сейчас на российских судах перевозится всего 4% внешнеторговых грузов, а 96% фрахта достается судам под иностранным флагом. А общая цена вопроса о российском торговом флоте — то есть цена ежегодно теряемого нами фрахта — 6 миллиардов долларов. Согласитесь, что такая сумма стоит того, чтобы создать под нее нормативную базу, включая раздел в Транспортной стратегии.

Груз — это наша работа, наша жизнь. Поэтому надо прописать в доктринальных документах, включая и Транспортную стратегию, поэтапный рост доли россий-



Михаил Романовский,
президент СОРОССа

кого флота во внешнеторговых перевозках, со временем доведя его хотя бы до уровня 50%, как в любой нормальной морской стране. И поэтапный рост этой доли должен быть включен в Транспортную стратегию. Мы как Союз российских судовладельцев уже передали наши предложения Виталию Борисовичу.

Почему это надо сделать? Пока вопрос о квоте российского флота во внешнеторговых перевозках России в стратегии не прописан. Там лишь сказано о Втором реестре, но это отдельный вопрос.

Главное — кто работает на грузовой базе. Это вопрос Второго международного реестра, который привлечет под наш флаг существующие и новые суда. Уже весь морской мир принял эту технологию, благодаря которой флоты из офшорных зон вернулись обратно в морские державы — под юрисдикцию Норвегии, Германии, Америки. Сегодня все, даже Грузия, приняли законы о Втором международном реестре. А у нас этот вопрос уже четвертый раз и четвертый год ходит по кругу.

Каждый год 50-80 старых судов уходит на металлолом, и никаких новых поступлений в российский торговый флот, под российский менеджмент, при существующем налоговом режиме нет и не ожидается.

Второй реестр нужен в первую очередь российскому государству, российскому бюджету, а не самим судовладельцам. Судовладельцы нормально живут и работают в различных офшорных вариантах.

Но возвращение внешнеторговых морских перевозок под российский флаг необходимо зафиксировать именно как стратегическую цель. Транспортная стратегия и закон о Втором реестре нужны нам, чтобы в рамках новой нормативной базы вернуть под российский флаг и торговый флот и 6 миллиардов теряемого сегодня фрахта.

РОСТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ «СЕВЕР-ЮГ» СОСТАВИТ 55%

Перевозки экспортно-импортных грузов по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг» составят в 2003 году до 8,5 млн. тонн и возрастут по сравнению с прошлым годом на 50-55%.

Как сообщили в Государственной службе морского флота России Минтранса, в последние 2 года активно развивается транспортный коридор «Север-Юг», который проходит от северо-западных границ России до портов и пограничных переходов в зоне Каспийского моря и далее через прикаспийские страны в зону Персидского залива и Аравийского моря. Транспортный коридор «Север-Юг» представляет более выгодную для грузоотправителей альтернативу маршруту перевозки грузов через Суэцкий канал с сокращением стоимости и времени доставки грузов, отметили в министерстве.

В настоящее время для перевозок по коридору «Север-Юг» используется транскаспийский морской маршрут с перевалкой грузов в Астрахани и Махачкале. Порт Астрахань обеспечивает перевалку грузов с железнодорожного транспорта в объеме свыше 2 млн. тонн в год.

Закончено технико-экономическое обоснование строительства подъездного пути (50 км) к новому порту Оля на Каспии, который должен стать основным узлом МТК «Север-Юг». Общая мощность порта рассчитана на переработку 8 млн. тонн грузов в год. Стоимость проекта составляет 3 млрд. рублей.

Как сообщили в Росморфлоте, финансирование работ намечается за счет средств Минтранса, МПС РФ, регионального бюджета, а также средств судоходных и операторских компаний, обеспечивающих грузоперевозки по МТК.



Восемь предложений от Ассоциации экспедиторов Российской Федерации

Основным вопросом повестки дня заседания Государственного совета Российской Федерации, состоявшегося 29 октября 2003 года, было обсуждение «Транспортной стратегии Российской Федерации».

Разработка и принятие стратегии развития одной из важнейших отраслей хозяйства страны почти на два десятилетия вперед – процесс длительный и весьма трудоемкий. В мае 2003 года в Новосибирске в ходе научно-практической конференции состоялась презентация широкой общественностью страны проекта «Транспортной стратегии Российской Федерации», подготовленного рабочей группой Госсовета (основные положения проекта и замечания к нему изложены в нашем журнале №3, 2003). И вот теперь эта разработка была представлена на рассмотрение Государственному совету Российской Федерации.

Госсовет, по имеющейся информации, согласился с оценкой роли и значимости транспорта в жизни страны в целом и важности проведения сбалансированной и адекватной транспортной политики для успешного решения стоящих перед страной задач на период до 2020 года. Наряду с этим существенные недостатки проекта, на которые указывали участники конференции в Новосибирске, не могли остаться незамеченными членами Госсовета. В этой связи по итогам заседания Государственного совета был подготовлен перечень поручений Правительству Российской Федерации, который Президент Российской Федерации В.В. Путин подписал 8 ноября 2003 года.

Основные положения этих поручений:

- При разработке транспортной стратегии Российской Федерации учесть итоги обсуждения основных направлений транспортной политики России на заседании Государственного совета Российской Федерации, обратив особое внимание на развитие конкуренции в транспортной отрасли, ее комплексную модернизацию, определение роли и места государства в развитии современных транспортных услуг, обеспечение внешнеполитического сопровождения российских проектов на глобальном рынке транспортных услуг.

- Подготовить предложения по совершенствованию механизмов финансирования наиболее крупных, имеющих общегосударственное значение проектов в области развития транспортной инфраструктуры.

- Провести корректировку федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)» в соответствии с приоритетными направлениями транспортной стратегии Российской Федерации.

- Разработать долгосрочную программу развития автомобильных дорог Российской Федерации.

Не осталась безучастной к этой проблеме и Ассоциация экспедиторов Российской Фе-

дерации. В частности, 13 ноября 2003 года ассоциация направила в Торгово-промышленную палату России предложения в проект «Транспортной стратегии...», сгруппировав их в следующих восьми пунктах:

1. Погрузо-разгрузочные работы. В этом пункте, в частности, отмечено, что в проекте следовало бы уделить внимание необходимости планового, своевременного развития транспортной инфраструктуры железных дорог и крупных предприятий в пунктах стыковки их интересов. Рассмотрение этой проблемы во взаимосвязке будет способствовать в дальнейшем своевременному ассигнованию из тех или иных источников адекватных финансовых ресурсов для развития и совершенствования транспортного сектора предприятий, требующего серьезных капиталовложений.

В определенной мере эта проблема относится и к автомобильному транспорту.

2. Таможенные операции. Принимая во внимание, что таможенный контроль, особенно в портах и на пограничных станциях, нередко приводит к задержкам транспортных средств и грузов, осложняя коммерческие и финансовые интересы клиентуры, было бы целесообразно более четко сформулировать в проекте первостепенную важность упрощения и совершенствования таможенных процедур, обратив особое внимание на таможенный режим «транспортных коридоров».

3. Тарифы. В отношении тарифов предлагается предусмотреть в проекте целесообразность создания общественных органов профессионального профиля с наделением их аналитическими и представительскими совещательными функциями в сфере тарификации. Это предложение базируется на опыте многих стран, имеющих влиятельные общественные органы, которые представляют групповые интересы грузовладельцев, вступают в прямые переговоры с ассоциациями перевозчиков (железные дороги, судовладельцы, автомобильные перевозчики) в отношении уровня и пересмотра тарифов, обращаются в правительственные органы со своими мотивированными предложениями по тарифной политике, а при необходимости консультируют эти органы по тарифной проблематике.

Наличие такого центра позволило бы полнее учитывать обоюдные и часто противоречивые интересы товаропроизводителей и транспортных, приблизить разработку тарифов к конкретной экономике товарного производства и транспорта, минимизировать возможность односторонних перекосов в методах разработки тарифов.

4. Ответственность перевозчиков. В проекте было бы желательно сформулировать необходимость законодательного повышения ответственности перевозчиков за сохранность грузов, своевременную подачу транспортных средств под погрузку и достав-

ку грузов грузополучателям.

Существующие нормативы, введенные транспортными ведомствами или по предложению этих ведомств, как правило, имеют односторонний характер и не адекватны ответственности, установленной для грузополучателей.

Повышение ответственности транспортных организаций особо актуально в связи с переходом экономики на рыночные рельсы и процессом приватизации предприятий, в том числе в сфере транспорта. Кроме того, оно способствовало бы реализации поставленной проектом задачи развития экспорта транспортных услуг и повышения конкурентоспособности российских транспортных организаций на международном рынке.

5. Мультимодальные перевозки. В проекте подчеркивается важная роль развития мультимодальных перевозок, особенно контейнерных, а также создания национальных мультимодальных операторов.

Хотя мультимодальные перевозки в рамках транспортной системы страны постепенно расширяются, отсутствие законодательной базы, регулирующей режим и условия мультимодальной деятельности, в определенной степени тормозит ее развитие.

Мультимодальные перевозки непосредственно затрагивают широкие интересы не только перевозчиков, но и предприятий различных секторов экономики: товаропроизводителей, поставщиков и потребителей, экспортеров и импортеров, транспортных организаций, банковской системы, страховых обществ.

Было бы желательно предусмотреть в проекте необходимость разработки законодательной основы мультимодальных перевозок.

При подготовке закона можно было бы, в частности, использовать проект Конвенции ООН о международных смешанных перевозках, предварительно акцептованный в 1980 году многими странами, включая СССР, а также действующие Правила ЮНКТАД в отношении документов смешанных перевозок.

6. Экспедиторская деятельность. Экспедиторская деятельность вообще незаслуженно не упоминается в проекте. Вместе с тем общеизвестна роль, которую должны будут играть экспедиторы в осуществлении поставленных в проекте важнейших задач – развития экспорта транспортных услуг, расширения транзита грузов через территорию России, обеспечения конкурентоспособности транспортных операций, адаптации нашей коммерческой практики к требованиям и традициям внешних рынков.

В проекте желательно найти место для характеристики роли экспедиторов в транспортной стратегии страны.

7. Терминология. Следовало бы в проекте включить глоссарий терминов и определений. В частности, целесообразно уточнить, что означают часто повторяемые в проекте термины, такие как «единое экономическое

пространство», «транспортный коридор», «оператор», «товародвижение» и др.

Касаясь, например, понятия «транспортный коридор», было бы, вероятно, неправильно определить его как опорное магистральное направление перевозок. Важно было бы вложить в это понятие экономическое содержание, например ускоренную доставку грузов, упрощенную таможенную процедуру, разумно построенные тарифные льготы и т.д.

8. Другие замечания. В п. 2.4 проекта (Основные положения) указано: «Государство должно прекратить участие в качестве предпринимателя на конкурентных рынках перевозочных транспортных услуг». Реальность этого положения, по крайней мере в отношении юридических лиц с государственным участием, вызывает сомнения.

В п. 5.2 Основных положений указано: «...создание для отечественных международных перевозчиков не менее благоприятных режимов при выполнении таможенных и пограничных процедур, чем для перевозчиков других стран».

Такая постановка вопроса в государственном документе весьма необычна. Обычной нормой, наоборот, является предоставление иностранным субъектам т.н. национального режима. Дискриминация отечественных фирм по сравнению с иностранными не укладывается в общепринятые рамки.

Дирекция АЭР

МПС РФ НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К ПОРТУ ОЛЯ НА КАСПИИ

МПС России в октябре текущего года начало строительство железной дороги протяженностью 45,9 км и стоимостью 3 млрд. рублей от станции Яндыки Приволжской железной дороги до морского порта Оля на Северном Каспии (Астраханская область), сообщили в пресс-службе МПС.

В МПС отметили, что первый пусковой комплекс планируется сдать в октябре 2004 года. Проект реализуется в рамках развития крупного транспортного узла на юге России как составной части международного транспортного коридора «Север — Юг».

Как ранее заявлял министр путей сообщения России **Геннадий Фадеев**, порт Оля на Каспийском море и порты Усть-Луга и Калининград на Балтике имеют особое значение для внешней торговли России, поэтому «обеспечение свободного доступа грузов к этим портам, их соединение с федеральной сетью железных дорог необходимо провести в кратчайшие сроки».

В МПС отметили, что в настоящее время подготовлено технико-экономическое обоснование развития подъездных путей к порту Оля и соединения его причалов с Приволжской железной дорогой. Планируемый грузопоток на 2005 год — 4 млн. тонн, на 2010 год — 8 млн. тонн. Стоимость строительства объекта составляет 3 млрд. рублей.

На очередном заседании 5 ноября совет директоров ОАО «РЖД» постановил, что правление общества будет состоять из 25 человек. Совет утвердил персонально 24 члена правления:

ФАДЕЕВ Геннадий Матвеевич — президент, ранее работал министром путей сообщения Российской Федерации

ЗЯБИРОВ Хасян Шарифжанович — первый вице-президент, ранее работал первым заместителем министра путей сообщения Российской Федерации

ЯКУНИН Владимир Иванович — первый вице-президент, ранее работал первым заместителем министра путей сообщения Российской Федерации

АНДРЕЕВ Федор Борисович — вице-президент, ранее работал первым вице-президентом акционерной компании «АЛРОСА»

БАБАЕВ Салман Магомедрасулович — вице-президент, ранее работал начальником Приволжской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

БЕЛОВА Анна Григорьевна — вице-президент, ранее работала заместителем министра путей сообщения Российской Федерации

БУРНОСОВ Николай Матвеевич — вице-президент, ранее работал руководителем Департамента кадров и учебных заведений МПС России

ГАПАНОВИЧ Валентин Александрович — вице-президент, ранее работал главным инженером Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

ИВАНОВ Сергей Юрьевич — вице-президент, ранее работал руководителем Департамента пути и сооружений МПС России

КОЗЫРЕВ Сергей Витальевич — вице-президент, ранее работал руководителем Департамента пассажирских сообщений МПС России

КРАФТ Галина Васильевна — вице-президент, ранее работала начальником Инвестиционного управления ФГУП «Дирекция железных дорог МПС России»

ЛАПИДУС Борис Моисеевич — вице-президент, ранее работал руководителем Департамента экономики МПС России

МЕРСИЯНОВ Алексей Анвярович — вице-президент, ранее работал генеральным директором государственного предприятия по материально-техническому обеспечению железнодорожного транспорта «Росжелдорснаб» МПС России

ПЕГОВ Сергей Николаевич — вице-президент, ранее работал начальником Юридического управления МПС России

ПУСТОВОЙ Владимир Николаевич — вице-президент, ранее работал заместителем министра путей сообщения Российской Федерации

САЗОНОВ Владимир Николаевич — вице-президент, ранее работал заместителем министра путей сообщения Российской Федерации

СЕХИН Виктор Федорович — вице-президент, ранее работал начальником Забайкальской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

ВАЙГЕЛЬ Александр Михайлович — член правления, начальник Департамента управления имуществом и организационных структур ОАО «РЖД»

ВИНТЕР Мария Робертовна — член правления, начальник Департамента управления финансами ОАО «РЖД»

ГОЛОВКИН Александр Дмитриевич — член правления, начальник Департамента управления делами ОАО «РЖД»

КОБЗЕВ Сергей Алексеевич — член правления, начальник Департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД»

КОМОВА Ирина Дмитриевна — член правления, главный бухгалтер — руководитель Департамента бухгалтерского и налогового учета ОАО «РЖД»

СТАРОСТЕНКО Владимир Иванович — член правления, начальник Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»

ФЕДУЛОВ Глеб Михайлович — член правления, начальник Департамента управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД»

МПС УКРЕПЛЯЕТ СВЯЗИ С ФИНЛЯДИЕЙ

11 ноября состоялась рабочая встреча министра путей сообщения РФ Вадима Морозова с губернатором губернии Оулу (Финляндия) Эйно Сиуруайненом.

Во встрече приняли участие также член Совета Федерации Федерального собрания РФ от Республики Карелия В. Степанов и представитель Республики Карелия при Президенте России А. Марков.

В ходе встречи состоялся обмен мнениями по широкому кругу вопросов сотрудничества в области железнодорожного транспорта между регионами Северо-Запада России и Финляндской Республикой. Было отмечено, что торгово-экономические отношения между Российской Федерацией и Финляндской Республикой продолжают динамично развиваться, и железнодорожный транспорт играет в этом заметную роль.

Министр путей сообщения России проинформировал участников встречи о развитии ряда инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры Северо-Запада России, о ходе реформирования железнодорожного транспорта Российской Федерации.

В свою очередь Эйно Сиуруайнен высоко оценил работу железнодорожников России и Финляндии по обеспечению возрастающих объемов перевозок грузов между Россией и Финляндией, поблагодарил МПС России за организацию поезда дружбы по маршруту Архангельск — Оулу — Петрозаводск, приуроченного к 300-летию юбилею г. Петрозаводска, и пригласил российских железнодорожников принять участие в Российско-финляндском экономическом форуме, который пройдет в апреле 2005 года в г. Оулу.

В ответном слове Вадим Морозов поблагодарил за приглашение и выразил уверенность, что подобные мероприятия позволят в дальнейшем повысить уровень взаимодействия всех видов транспорта Северной Европы.

Для справки.

За 10 месяцев 2003 года при согласованном плане перевозок экспортных грузов в Финляндию 11,005 млн. тонн было перевезено 13,453 млн. тонн, то есть на 22,2%, или на 2,448 млн. тонн больше плана и на 1,394 млн. тонн больше, чем за аналогичный период 2002 года.

Кроме того, за 10 месяцев текущего года прием импорта из Финляндии при плане 495,9 тысячи тонн составил 911,3 тыс. тонн (то есть на 83,8% больше). Перевозки импортных грузов по сравнению с прошлым годом возросли на 273,7 тыс. тонн (или 42,9%).

ПОДГОТОВЛЕНО НОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О МПС РФ

Новое Положение о Министерстве путей сообщения Российской Федерации находится на утверждении в Правительстве РФ.

Об этом заявил министр путей сообщения России Вадим Морозов. По его словам, документ полностью согласован со всеми причастными министерствами и ведомствами, в том числе с Минфином, Минэкономразвития, Министерством по антимонопольной политике, Федеральной энергетической комиссией, Минтрансом и Минюстом.

До того как Положение о МПС будет утверждено председателем правительства Михаилом Касьяновым, документ будет рассмотрен на заседании Правительства РФ.



Россия готова построить железную дорогу Афганистану

19 ноября состоялась рабочая встреча министра путей сообщения РФ Вадима Морозова и первого вице-президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина с министром транспорта Афганистана Аль-хаджа Саид Мохаммад Али Джавидом. В переговорах также приняли участие специалисты ОАО «РЖД», МПС России, Минтранса России и представители научных и проектных российских организаций.

«Доставка грузов в сообщении России с Афганистаном осуществляется преимущественно железнодорожным транспортом, — заявил министр путей сообщения РФ. — На перевозки железнодорожным транспортом приходится более 90% от общего объема перевозок экспортно-импортных грузов между Россией и Афганистаном».

По словам Вадима Морозова, «для Афганистана, где почти отсутствует железнодорожное сообщение, строительство железной дороги является необходимым элементом развития экономики страны. Кроме того, осуществление строительства железнодорожной линии на Пакистан или Иран соответствует концепции развития железных дорог стран, не имеющих выхода к морю, разработанной ЭСКАТО ООН в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН. В свою очередь российские железные дороги готовы участвовать в строительстве железнодорожных объектов на территории Афганистана в полной мере».

«Проектно-изыскательские институты России имеют богатый опыт в разработке технико-экономических обоснований строительства железных дорог в сложных геологических условиях и могут выполнить соответствующую работу в Афганистане, — отметил Владимир Якунин. — Как показывает опыт работы российской стороны над такими проектами, для строительства железной дороги, включая ее проектирование и дальнейшую эксплуатацию, следует создать международный консорциум, членами которого могут стать заинтересованные страны, государственные органы, частные предприятия и фирмы».

По итогам переговоров стороны высказали обоюдное стремление к созданию совместной рабочей группы по проведению проектно-

изыскательских работ и разработке технико-экономических обоснований строительства железной дороги в Афганистане.

Кроме того, участники встречи затронули вопросы возвращения российских вагонов находящихся на территории Афганистана, и своевременной оплаты за осуществляемые перевозки.

Для справки. Железнодорожная сеть в Афганистане отсутствует. Имеется 5-километровый участок железной дороги от станции Серхетабат (бывшая Кушка) в Туркмении до станции Торгунди в Афганистане и железнодорожный выход с железнодорожным мостом от станции Галаба в Узбекистане до станции Кайратон в Афганистане. Доставка грузов в сообщении России с Афганистаном осуществляется преимущественно железнодорожным транспортом. Грузы следуют по железной дороге до упомянутых передаточных пунктов, далее перегружаются на автомобильный транспорт. На перевозки железнодорожным транспортом приходится более 90% от общего объема перевозок экспортно-импортных грузов между Россией и Афганистаном. Россия экспортирует в Афганистан преимущественно металлургическую продукцию — 52%.

Объем транзитных внешнеторговых грузов в Афганистан за 10 месяцев 2003 года составил 28,4 тысячи тонн, что на 11,3 тысячи тонн больше, чем за весь 2002 год. Наибольший прирост произошел в транзите грузов черной металлургии — в 17 раз по отношению к 2002 году (3,4 тысячи тонн за 10 месяцев 2003 года против 0,2 тысячи тонн в 2002 году) и лесных грузов — в 2 раза по отношению к 2002 году (2,3 против 1,2). Перевозки экспортных и импортных грузов железнодорожным транспортом в январе-ноябре 2003 года составили 20 тысяч тонн, в январе-ноябре 2002 года — 5 тысяч тонн, в 2002 году, соответственно, 86 тысяч тонн и 7 тысяч тонн.

Перевозки грузов третьих стран в Афганистан с использованием железнодорожного транспорта составили в 2001 году 11 тысяч тонн, в том числе из Японии — 5 тысяч тонн, Белоруссии — 3 тысячи тонн, Украины — 2 тысячи тонн. В 2002 году указанные объемы перевозок составили 26 тысяч тонн, в том числе по 13 тысяч тонн с Украины и из Белоруссии.

Транссибирский маршрут

В 2003 году прирост транзитных контейнерных перевозок по Транссибу составит 40,8%

Министерство путей сообщения РФ ожидает в 2003 году рост на 40,8% объема транзитных контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Западную Европу через порты Дальнего Востока и пограничные переходы с Монголией и Китаем.

Как сообщил Владимир Якунин на Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге, в 2003 году ожидается увеличение таких перевозок до 100 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) против 71 тыс. ДФЭ в 2002 году. В 2002 году рост этого показателя по сравнению с 2001 годом составил 25%.

В. Якунин отметил, что технические возможности Транссибирской магистрали уже сегодня позволяют увеличить трансконтинентальный транзит до 300 тыс. ДФЭ. По его мнению, существует возможность привлечения транспортных потоков из Южной Кореи, Японии, Китая в страны Западной Европы.

По его словам, ежегодный объем инвестиций в железные дороги России в ближайшие 3 года достигнет \$6 млрд. В 2003 году инвестиции в развитие железных дорог России увеличатся на 35% и превысят \$3 млрд.

Средства будут направляться на внедрение информационных и ресурсосберегающих технологий, создание подвижного состава нового поколения, завершение реконструкции железнодорожной инфраструктуры на основных международных транспортных коридорах.

В. Якунин отметил, что «значительная часть инвестиционных ресурсов будет направляться на повышение надежности функционирования и привлекатель-



ности железных дорог России как основного сухопутного транспортного моста между Западом и Востоком, Севером и Югом».

Он также напомнил, что МПС приступило к реализации проекта строительства железной дороги к порту Оля (Астраханская область), которая должна стать «краеугольной точкой транспортного коридора «Север-Юг». Он подчеркнул, что ведутся также работы по усилению железнодорожной инфраструктуры портов Усть-Луга и Высоцк, на очереди порт Приморск (все — в Ленинградской области).

По словам В. Якунина, в настоящее время в России строятся или уже действуют частные железные дороги в Коми, Якутии, Ямало-Ненецком автономном округе и на Дальнем Востоке. По его данным, МПС построило и готово передать эффективному собственнику подъездные пути к Чинейскому месторождению железной руды. «Точно так же обстоят дела в Энгельсском месторождении углей в Восточной Сибири», — сказал он.

дороги» организовано курсирование новых контейнерных поездов, таких, как Находка-Восточная — Алма-Ата, Находка-Восточная — Москва, Финляндия — Москва, транзитного поезда Китай — Финляндия, возобновлено курсирование поезда Пекин — Москва и др.



РЖД ИНВЕСТИРУЕТ В КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ 4,5 МЛРД. РУБЛЕЙ

В 2004 году ОАО «РЖД» планирует вложить в развитие контейнерных перевозок 4,5 млрд. рублей.

По прогнозам специалистов, с 2004 года ежегодный рост объемов контейнерных перевозок, выполняемых российскими железными дорогами, составит не менее 19%, в результате чего в 2010 году объем контейнерных перевозок может достичь 30 млн. тонн.

Для обеспечения возрастающего спроса на контейнерные перевозки проектом Программы развития контейнерных перевозок ОАО «Российские железные дороги» на период до 2010 года предполагается закупка крупнотоннажных и среднетоннажных контейнеров, переоборудование универсальных платформ и постройка новых типов подвижного состава для транзитных перевозок, переоборудование терминалов, закупка средств доставки контейнеров до складов грузоотправителей и грузополучателей.

Так, в 2004 году планируется вложить в развитие технической базы контейнерных перевозок железнодорожного транспорта общего пользования около 4,5 млрд. руб. Предполагается, что парк контейнеров длиной 20 футов будет пополняться на 7 тыс. штук в год, длиной 40 футов — по 1 тыс. штук. Кроме того, для обеспечения перевозок контейнеров во всех видах сообщений планируется приобрести в среднем по 2 тыс. фитинговых платформ в год. В настоящий момент, напомним, для обеспечения контейнерных перевозок российские железные дороги располагают контейнерным парком в размере 178 тыс. единиц.

Для оснащения контейнерных терминалов потребуются обновить парк погрузочно-разгрузочных механизмов в количестве около 150 ед. Сегодня для переработки контейнеров на российских железных дорогах работает 613 терминалов, в том числе 174 терминала — для переработки крупнотоннажных контейнеров (из них 41 терминал предназначен для переработки контейнеров длиной 40 футов).

Для справки.

Максимальный объем перевозимых российскими железными дорогами грузов в контейнерах был отмечен в 1988 году и составлял 30,5 млн. тонн. За период с 1988 по 1996 г. объем контейнерных перевозок уменьшился почти на 80% и к концу 1996 г. составил 6,4 млн. тонн.

Началом устойчивого роста перевозок грузов в контейнерах на российских железных дорогах следует считать 1999 год. В последние 4 года объемы перевозок грузов в контейнерах возросли более чем на 80% и в 2002 году составили 12,8 млн. тонн, в том числе 9,5 млн. тонн — в крупнотоннажных контейнерах. По прогнозам в 2006 году объем контейнерных перевозок увеличится вдвое по сравнению с 2002 годом.

ДОЛЯ КРУПНОТОННАЖНЫХ КОНТЕЙНЕРОВ ВЫРОСЛА НА 27%

В январе-октябре 2003 года российскими железными дорогами в составе почти 1900 поездов перевезено 178 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). В 2002 году в контейнерных поездах было перевезено 165 тыс. контейнеров в ДФЭ.

Сегодня в графике российских железных дорог предусмотрены 119 ниток движения контейнерных поездов. В последние годы доля крупнотоннажных контейнеров, перевозимых контейнерными поездами, увеличилась на 43%, а за 10 месяцев текущего года рост составил 27,1%. Кроме сокращения срока доставки и сохранности перевозимых грузов, эта технология снижает эксплуатационные расходы на перевозку контейнеров. Дальнейшее совершенствование технологии ускоренных контейнерных поездов позволит расширить возможности гибкой тарифной политики.

В 2003 году ОАО «Российские железные

РФ НАМЕРЕНА ВЛОЖИТЬ В РАЗВИТИЕ ЕВРОАЗИАТСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ \$15 МЛРД. ДО 2010 Г.

Россия намерена до 2010 года вложить в развитие евроазиатских транспортных коммуникаций \$15 млрд., сообщил министр транспорта РФ Сергей Франк на Третьей Международной евроазиатской конференции по транспорту в Санкт-Петербурге.

По его словам, порядка 25% необходимых средств обеспечит федеральный бюджет, треть — региональные бюджеты, 40% — собственные средства транспортного бизнеса, займы, частные инвестиции.

«Правительство РФ проводит сдержанную политику в отношении внешних заимствований, тем не менее мы по-прежнему считаем необходимым сотрудничество с международными финансовыми институтами в транспортном секторе», — отметил С. Франк.

«Однако нашим иностранным партнерам необходимо скорректировать свою политику в РФ с учетом сложившейся ситуации», — сказал он. В частности, по мнению С. Франка, партнерам необходимо пересматривать условия кредитов и формы сотрудничества, не ограничиваясь попытками предоставить привычные займы под гарантии федерального правительства.

«ЛУКОЙЛ» И ОРИС ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ \$225 МЛН. НА ТЕРМИНАЛ В ВЫСОЦКЕ

«ЛУКОЙЛ» и Американское агентство по зарубежным инвестициям (ОРИС) в ходе российско-американского энергетического саммита в Санкт-Петербурге подписали договор на финансирование строительства нефтеперерабатывающего комплекса «ЛУКОЙЛ-2» на терминале Высоцк.

Общий объем инвестиций составит \$225 млн., сообщили журналистам представители компании. Кредит будет привлечен американским фондом НВК, организатором кредита станет Credit Suisse First Boston.

Представители «ЛУКОЙЛа» подчеркнули, что первая очередь терминала будет иметь годовую мощность 2,5 млн. тонн, впоследствии она увеличится до 7 млн. тонн в год. Проектная мощность терминала — 11 млн. тонн.



МПС ВЫДЕЛИЛО В 2003 ГОДУ 350 МЛН. РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОРТА

Объемы финансирования строительных работ на припортовой железнодорожной станции Находка-Восточная (Приморский край) в 2003 году составят около 350 млн. рублей.

Средства выделяются МПС РФ для строительства второго районного парка в Восточном порту, сообщили в пресс-службе ОАО «Восточный порт».

До конца текущего года намечено построить 3 железнодорожных пути общей протяженностью 4,5 км и уложить 10 стрелочных переводов.

Перевозоружение и расширение станции осуществляется в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период 1996-2005 годов и до 2010 года». В 2002 году объем средств, направленных на модернизацию припортовой станции, превысил 240 млн. рублей.

В настоящее время годовая пропускная способность Восточного порта превышает 18 млн. тонн. Рост грузооборота до запланированных 25 млн. тонн в год напрямую связан с развитием пропускной способности станции Находка-Восточная, подчеркнули в пресс-службе.

ИНВЕСТИЦИИ «ЛУКОЙЛА» В ГАЗОВЫЕ ПРОЕКТЫ В ЯНАО ВЫРАСТУТ В 2004 ГОДУ БОЛЕЕ ЧЕМ В 2 РАЗА

Инвестиции нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» в газовые проекты на территории Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) в 2004 году увеличатся более чем в 2 раза и составят свыше \$270 млн., сообщил журналистам в Салехарде президент компании Вагит Алекперов.

В. Алекперов посетил ЯНАО с целью участия в церемонии открытия офиса компании в Салехарде.

Как отметил глава «ЛУКОЙЛа», в текущем году инвестиции компании в газовую промышленность округа составят \$130 млн.

«До 2005 года «ЛУКОЙЛ» планирует вложить в газовые проекты в ЯНАО более \$400 млн., что позволит уже в 2005 году добиться добычи газа в ЯНАО на уровне 1,5 млрд. кубометров, а в 2006 году 7 млрд. кубометров газа», — отметил он. По словам В. Алекперова, в 2007 году компания планирует увеличить добычу газа в ЯНАО до 11 млрд. куб. м и стать «вторым после Газпрома производителем газа в России».

Также президент «ЛУКОЙЛа» заявил, что компания намерена участвовать в разработке месторождений полуострова

Ямал. Как заявил гендиректор АО «Восточный порт» Владимир Попов, в ближайшей перспективе проекты развития припортовых железнодорожных инфраструктур являются важнейшими. «Районный парк должен соответствовать грузопотоку, который одновременно идет на контейнерный, первый и второй терминалы. Без дополнительных мощностей по маневровой работе динамика роста объемов переработки грузов невозможна», — сказал он.

«Мы нашли понимание этой проблемы как у заместителя председателя Правительства РФ Владимира Яковлева, так и у замминистра путей сообщения Александра Храпатого. Речь идет о выделении 350 млн. рублей для строительства второго районного парка. Проект уже подготовлен, и если будут выделены средства и в течение двух лет построены 9-11 путей, то это позволит нам достичь объемов грузооборота в 25 млн. тонн в год», — сказал В. Попов.

Восточный порт — крупнейший на Дальнем Востоке — специализируется на обработке генеральных, навалочных, лесных грузов и крупнотоннажных контейнеров.

«Компания обязательно будет принимать участие в конкурсах на разработку месторождений на территории ЯНАО, в том числе расположенных на перспективном по объему добычи полуострове Ямал», — сказал он.

Как сообщалось ранее, увеличение уровня добычи в ЯНАО «ЛУКОЙЛ» связывает с разработкой месторождений в Тазовском районе ЯНАО. Первым активно разрабатываемым месторождением «ЛУКОЙЛа» в ЯНАО станет Находкинское. Газ с этого месторождения поступит на Ямбургскую компрессорную станцию в конце 2004 года — начале 2005 года, о чем уже достигнута договоренность с Газпромом.

В 2001 году «ЛУКОЙЛ» приобрел контрольный пакет акций ОАО «Ямалнефтегаздобыча», которому принадлежит лицензия на право пользования недрами (с правом добычи) в пределах Большехетской впадины. Извлекаемые запасы газа оцениваются по категориям С1 и С2 в объеме 615 млрд. кубометров.

Ожидается, что общий объем инвестиций «ЛУКОЙЛа» в разработку нефтяных месторождений в ЯНАО составит \$5 млрд.

НА КОНСУЛЬТАТИВНОМ СОВЕТЕ ГТК

В конце октября ГТК РФ провел заседание Консультативного совета по таможенной политике. Ассоциацию экспедиторов России на заседании представили вице-президент Василий ЖИНКИН и директор Валентин БАЛАЛАЕВ.

Среди прочих вопросов в повестке дня стояли и вопросы экспедиторской отрасли. Ассоциация внесла на обсуждение совета следующие предложения:

1. Экспедирование транзитных грузов по территории Российской Федерации должны осуществлять экспедиторские организации-резиденты, оформившие в установленном порядке право на деятельность такого рода (имеющие транзитные коды по договору с РЖД и внесенные в соответствующий список Минтранса и АЭР).

2. К перевозкам грузов, осуществляемых транзитом по территории Российской Федерации, необходимо применять упрощенный режим таможенного оформления.

3. Упрощенный режим таможенного оформления транзитных грузов должен применяться лишь на те перевозки, к комплекту перевозочных документов которых приложено транзитное разрешение на перевозку грузов транзитом по территории Российской Федерации.

4. Транзитное разрешение необходимо высылать отправителю (экспедиторской фирме) в стране формирования транзитного потока Российской Федерации торговым представителем (советником) на основании запроса иностранного грузоотправителя при обязательном письменном подтверждении российской экспедиторской организации, поименованной в списке Минтранса, о подписании с ней двустороннего договора на перевозку грузов транзитом по территории Российской Федерации.

5. Упрощенное таможенное оформление транзитных грузов лучше осуществлять без специального оформления ГТД, а штамп входной и выходной таможни проставлять на 2-м экземпляре ж/д накладной или мультимодального коносамента. Размер обязательного сбора за таможенное оформление товаров, перемещаемых транзитом через территорию Российской Федерации, независимо от наименования, определять в размере 14 у.е. за партию, перевозимую по одной накладной или коносаменту.

6. К транзиту по территории Российской Федерации допускать грузы, за исключением:

- предметов вооружения;
- военного снаряжения;
- наркотических средств;
- боеприпасов;
- ядовитых веществ.

7. Неправомерным является требование таможен на необходимость предъявления документов, требующихся в связи с перевозками грузов во внутреннем сообщении (санитарных, карантинных и др.), поскольку в случае карантинно-запретительных мероприятий российские государственные органы вводят запрет на ввоз тех или иных товаров, что автоматически распространяется и на ввоз транзитных грузов, а также товарных счетов.

8. В комплект документов, сопровождающих транзитный груз, должны входить:

- копия транзитного разрешения;
- упаковочный лист;
- спецификация;
- аварийная карточка (при необходимости).

9. Досмотр транзитных грузов осуществлять без взимания денежных средств за его осуществление с грузовладельца или организации, его представляющей (экспедитора). В случае выявления несоответствия содержимого отправки заявленному в транзитных документах грузу предусмотреть штрафные санкции в 3-кратном размере взимаемых платежей за перевозку по территории Российской Федерации.

10. В случае обнаружения факта перевозки грузов, запрещенных к транзиту по территории Российской Федерации, к грузоотправителю следует применять нормы международного права.

11. Предусмотренные Таможенным кодексом взносы за право осуществлять деятельность таможенного брокера слишком высоки и являются препятствием для такой деятельности. Предлагаем вернуться к прежним размерам сборов за получение лицензии таможенного брокера и страхового взноса.

ДЕЛОВАЯ ПЕРЕПИСКА

№ АЭР-9/415
09.10.03

Министру Российской Федерации
по антимонопольной политике и
поддержке предпринимательства
И.А. Южанову

О создании «ТрансКонтейнера»
ОАО «РЖД»

Уважаемый Илья Артурович!

В Ассоциацию экспедиторов Российской Федерации обратились руководители ряда экспедиторских предприятий с предложением рассмотреть вопрос о несоответствии российскому законодательству устава «ТрансКонтейнера» ОАО «Российские железные дороги».

Как следует из положений второго раздела устава (цели и предмет деятельности центра) одной из целей создания данной структуры является управление инвентарным парком контейнеров ОАО «РЖД», в то же время «ТрансКонтейнер» осуществляет управление контейнерным парком, находящимся на российских железных дорогах, независимо от его принадлежности. Это положение ущемляет права других собственников контейнеров и противоречит статье 209 ГК РФ.

«ТрансКонтейнер» занимается предпринимательской деятельностью, предоставляя комплексные транспортно-экспедиционные услуги, связанные с контейнерными перевозками, в то же время устав наделяет эту структуру широчайшими контрольными функциями, в частности:

- контроль за обеспечением погрузки и выгрузки;
- контроль на сети РЖД за дислокацией контейнеров принадлежности ж/д администраций и других собственников;
- контроль за выполнением международных соглашений и других нормативных правовых актов по перевозке грузов в контейнерах в международном сообщении;
- контроль и согласование заказа ремонтных предприятий на выпол-

нение плановых видов ремонта универсальных контейнеров;

- контроль за перевозкой грузов в специализированных контейнерах;
- обеспечение контроля и анализа выполнения заключенных договоров и принятых заявок на перевозку грузов в контейнерах;
- контроль за выполнением расчетов за перевозки грузов в контейнерах во внутреннем и международном сообщении и другие виды контроля.

Таким образом, предпринимательская структура наделяется функциями федерального органа исполнительной власти.

Необходимо отметить такой вид деятельности «ТрансКонтейнера», как обеспечение единого руководства «Комплексным транспортным обслуживанием перевозок грузов в контейнерах пользователей транспортных услуг на всех стадиях транспортного процесса». Такое «единое руководство» дает предпринимательской структуре монопольное положение на рынке перевозок грузов в контейнерах.

Кроме того, «ТрансКонтейнер» организует планирование перевозок грузов в контейнерах, а также решает все основные вопросы планирования перевозок грузов в контейнерах. Это свидетельствует о том, что предпринимательской структуре передаются функции органа исполнительной власти при монопольном положении на рынке.

Принимая во внимание вышеизложенное, Ассоциация экспедиторов Российской Федерации считает, что создание и деятельность предпринимательской структуры «ТрансКонтейнер» ОАО «РЖД» монополизировать рынок перевозок грузов в контейнерах одним предприятием с широкими контрольными и организационными полномочиями федерального органа исполнительной власти, а это в свою очередь приведет к снижению перевозок грузов в контейнерах по железным дорогам России, особенно «пострадают» перевозки по Транссибу.

Просим Вас рассмотреть вопрос о несоответствии устава «ТрансКонтейнер» ОАО «РЖД» антимонопольному законодательству Российской Федерации.

С уважением,
президент В.И. Алисейчик

В Торгово-промышленной палате РФ в Москве состоялось 17-е заседание Экономического совета Содружества Независимых Государств. В повестке дня значилось 17 вопросов. Среди наиболее важных – о создании единого экономического пространства стран СНГ.

Выступая перед участниками встречи, президент ТПП РФ Евгений Примаков подчеркнул, что содействие в формировании зоны свободной торговли, создании таможенного союза, образовании единого экономического пространства – одна из первоочередных задач для ТПП РФ.

Среди приоритетных совместных задач для ТПП стран СНГ г-н Е. Примаков назвал:

- создание единой системы экспертной оценки качества товаров (система «ТПП Эксперт»);
- проведение регулярных выставочно-ярмарочных мероприятий;
- унификация законодательства, связанного с сертификацией происхождения товара;
- обмен деловой информацией;
- участие торгово-промышленных палат в законодательной деятельности в рамках Содружества.

По мнению г-на Е. Примакова, без централизации и унификации, например, таможенного законодательства во всех странах СНГ «должного эффекта не добиться».

При обсуждении вопроса «О развитии взаимодействия государств — участников СНГ в экономической сфере» отмечалось, что в настоящее время для эффективного функционирования зоны свободной торговли сформирован базовый комплекс соглашений из сорока документов. Этот пакет регламентирует режим свободной торговли, по которому внутригосударственные процедуры проведены странами в 80% случаев, а принцип взимания НДС «по стране назначения» товаров применяется в 89,4% случаев. Экономический эффект текущего года – увеличение товарооборота стран Содружества на 26%.

В качестве итогового документа по развитию взаимодействия в экономической сфере предлагается проект плана важнейших мероприятий до 2010 года. Концептуальная задача – формирование в СНГ правового пространства, ориентированного на международные стандарты в области межгосударственных отношений в сфере экономики и направленного на создание эффективного механизма реализации решений и договоренностей в рамках СНГ, повышение ответственности за выполнение обязательств.

Предусматривается также поэтапное устранение барьеров во взаимной торговле, создание эффективной платежно-расчетной системы, соответствующей правовой базы, позволяющей обеспечивать добросовестную конкуренцию на национальных рынках.

Необходимое условие формирования полномасштабной зоны свободной торговли Содружества – поэтапная ликвидация тарифных ограничений во взаимной торговле государств — участников СНГ. Вполне закономерно вниманию членов совета была предложена информация «О ходе двусторонних переговоров по вопросам тарифных ограничений и согласовании графиков их поэтапной отмены».

Процесс по фиксации тарифных ограничений из режима свободной торговли в форме таможенных пошлин, а также мер, имеющих с ними эквивалентное действие, на сегодня практически завершен. Большинство тариф-



Экономический совет СНГ за полномасштабную свободную торговлю

ных изъятий из режима свободной торговли официально зафиксировано в двусторонних протоколах и включает 27 товарных групп, подгрупп, позиций, субпозиций товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности СНГ.

Работа по составлению графиков отмены действующих тарифных изъятий только началась. Теперь важно, чтобы она была более активной.

Отдельно слушался вопрос «О выполнении концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте и о тарифной политике железных дорог СНГ на 2003 фрахтовый год».

Тарифная конференция железных дорог государств Содружества на перевозку грузов в международном сообщении на 2003 фрахтовый год приняла:

- 1) порядок согласования специальных сквозных ставок на перевозки грузов по железным дорогам стран — участниц Тарифного соглашения;
- 2) порядок расчета ставок за перевозки наливных грузов;
- 3) порядок исчисления расстояний перевозки по железным дорогам отправления и назначения.

На заседании особо отмечалось, что тарифная политика СНГ предусматривает возможность снижения тарифов и согласования сквозных ставок в целях обеспечения конкурентоспособности перевозок и увеличения объема грузооборота на взаимовыгодной для сторон основе.

Способствовать ускорению пересечения границ и доставки грузов при международных грузовых автомобильных перевозках призвано и соглашение «О введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств — участников СНГ», проект которого

был предложен членам совета.

Этот документ регулирует порядок применения международного сертификата транспортных средств, который выдается для упрощения процедуры пересечения границ, во избежание многократного взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств — участников СНГ.

Также были предложены изменения и дополнения в соглашение «О взаимном признании прав на льготный проезд для инвалидов и участников Великой Отечественной войны, а также лиц, приравненных к ним» от 12 марта 1993 г. (действующий в рамках СНГ договор предусматривает для данной категории граждан 50-процентную скидку на проезд железнодорожным транспортом по странам СНГ один раз в год).

Кроме того, обсуждались вопросы:

- О программе совместных действий по профилактике и борьбе с ящуром;
- О ходе выполнения решения Совета глав государств СНГ от 7 октября 2002 г. «О создании на базе Всероссийского выставочного центра постоянно действующих выставок государств — участников СНГ»;
- О проекте решения Совета глав правительств СНГ о выделении ассигнований на реализацию программы основных работ по международной каталогизации предметов снабжения вооруженных сил государств — участников СНГ в 2004 году;
- О проекте решения Совета глав правительств СНГ о финансировании деятельности Координационного совета генеральных прокуроров государств — участников СНГ на 2003 год; и другие вопросы.

Большинство из представленных вопросов были согласованы и приняты. Следующий этап – совещание глав государств стран СНГ.

В ноябре в Центре международной торговли на Красной Пресне под эгидой Торгово-промышленной палаты России прошла Международная научно-практическая конференция «Контрафактная продукция — проблемы и пути их решения». Помимо руководства ТПП РФ во главе с Е. Примаковым в президиуме конференции было представлено Правительство РФ в лице вице-премьера Б. Алешина, а также исполнительный секретарь СНГ Ю. Яров, генеральный секретарь ЕврАзЭС Г. Рапота и глава отдела экономики и сельского хозяйства представительства ЕС в России Д. Ричардс, заместитель министра экономического развития В. Стржалковский, зам. министра внутренних дел С. Веревкин-Рохальский, зам. министра сельского хозяйства и продовольствия С. Данкверт, зам. генерального прокурора РФ В. Колесников, ряд других должностных лиц, а также представители Государственной Думы.



БЕЗ РИКОШЕТОВ

Борьба с контрафактной продукцией не должна ударить по перевозчикам

У конференции было две достаточно серьезные цели. Первая — это собственно борьба с контрабандной и фальсифицированной продукцией, наносящей значительный ущерб потребителям и правообладателям.

Вторая цель — продемонстрировать готовность России удовлетворить весьма серьезные и всеобъемлющие требования ВТО в части Соглашения по торговым аспектам прав интеллектуальной собственности (ТРИПС). В ходе переговоров с ВТО Россия должна доказать свою способность выполнять эти требования, а это не просто, поскольку часть норм ВТО выходит далеко за рамки международных.

И если борьба с контрафактной продукцией в целом соответствует национальным интересам России и ее бизнеса, то далеко не все требования ВТО полезны и приемлемы для нашей экономики, что и показали недавние переговоры, зашедшие в давно предсказанный тупик.

В докладе президент ТПП РФ Евгений Примаков кратко рассказал о проблеме. По его словам, на российском рынке от 20 до 80% товаров, представленных на российском рынке, в той или иной мере фальсифицированы либо нарушают права интеллектуальной собственности, а ввоз,

производство и реализация контрафактной продукции является экономической базой теневой экономики. Дальнейшие доклады и секционные заседания дали участникам более детальную картину как по состоянию проблемы, так и по позиции министерств и ведомств, что важно вдвойне.

Самый главный и очевидный вывод из конференции — в России начинается серьезная кампания по борьбе с контрафактной продукцией. Вопрос — кто в этой войне пострадает больше: нарушители или непричастные лица.

Средства для борьбы с контрафактом достаточно очевидны, но борьба с ним может обойтись достаточно дорого как для государства, так и для участников рынка, включая участников добросовестных.

Каким образом? Преобладание в президиуме силовых, судебных и фискальных ведомств говорит само для себя. Представители этих ведомств не скрывали, что без «закручивания гаек» положение изменить нельзя.

Но под этот пресс «борьбы с контрафактом» в той или иной мере попадет, к радости конкурентов, вся российская экономика — от сырья и комплектующих. Можно провести аналогию химиотерапией рака: удар наносится по большим клеткам, но при этом достается и здоровым. Как распределяются дополнительные транзакционные издержки — это уже повод для заинтересованного разговора между правительством, бизнесом и парламентом, которым и суждено выбрать оптимальную терапию и препараты.

В любом случае, «война с контрафактом», как и любая хорошая и действительно победоносная война, должна быть не тотальной, а избирательной и в каждом конкретном случае окупаемой. Не надо забывать, что затраты на любую войну входят в себестоимость национального производства и снижают его конкурентоспособность на мировом рынке.

Основную финансовую нагрузку в этой войне должен нести правообладатель, потому что только он имеет возможность окупить затраты. Бюджет, потребитель и третьи лица — в том числе перевозчики и экспедиторы — не должны, по меньшей мере, нести расходов на эту войну. Известный принцип Наполеона «Война должна кормиться войной» должен стоять на первом месте.

Первой мишенью для побочных эффектов антиконтрафактной борьбы станут перевозчики, на долю которых выпадают многочисленные непосредственные контакты с таможенной и разного рода силовыми структурами и службами, ведущими «проверки на дорогах». Достаточно хорошо известно, что и сегодня редкая машина, в том числе и с табличкой «TIR», проедет больше сотни километров по трассе, не будучи остановленной. Не меньшие убытки приносят и придирки и простои на погранпереходах.

Очевидно, что ужесточение борьбы с контрафактом увеличит и задержки, и придирки и, чего греха таить — взятки и поборы. Специфика ситуации такова, что перевозчик не может сам без специальной экспертизы установить подлинность представленного к перевозке груза и документов. Рискует при этом не только грузом, но и транспортным средством — основой своего бизнеса.

А учитывая, что наши и белорусские таможенники и милиционеры с особым тщанием «прессуют» именно соотечественников, очередная кампания по борьбе с контрафактом для многих наших перевозчиков может кончиться плачевно.

Итак, война контрафакту объявлена. Но не окажется ли наше транспортное сообщество «мирным населением», неожиданно попавшим в зону боевых действий?

Александр ОРЛОВ,
наш спец. корр.

Анатолий Пинсон,
руководитель Департамента
автомобильного транспорта

«ПЛЮСЫ» И «МИНУСЫ»

(Из доклада на региональном семинаре по МДП)

Среди ряда международных процедур перевозки грузов под таможенным контролем наиболее популярной у российских автоперевозчиков является таможенная транзитная система МДП. 3 млн. выдаваемых МСАТ книжек МДП в год – лучшее тому подтверждение.

Каждому, кто ездит по европейским дорогам, знакомы голубые таблички с белыми буквами TIR, установленные на тысячах грузовиков, доставляющих грузы международной торговли. Для перевозчиков и водителей эта табличка служит своего рода «ключом» или «паспортом», позволяющим ускорить и повысить эффективность международных перевозок. Действующая система МДП позволяет упростить формальности и освободить таможенные органы от трудоемкого досмотра каждого автомобиля, сокращает простои и издержки у перевозчиков и в то же время на основе необходимых гарантий обеспечивает сбалансированность интересов таможенных органов и перевозчиков.

Ни для кого не секрет, что Конвенция МДП является одним из наиболее важных соглашений, разработанных в рамках КВТ ЕЭК ООН и позволяющих в значительной мере решать вопросы облегчения пересечения границ при осуществлении международных автомобильных перевозок. Применение данной конвенции на практике обеспечивает реализацию преимуществ автомобильного транспорта перед другими видами транспорта в скорости доставки груза, обеспечивает высокую степень сохранности товаров при его транспортировке, а также в значительной мере упрощает проведение таможенных процедур.

Международные автомобильные перевозки с использованием книжек МДП играют важную роль для экономики Российской Федерации. Ежегодно на территории России осуществляется более 600 тысяч перевозок товаров по процедуре МДП, что составляет почти четвертую часть от всего объема перевозок с использованием книжек МДП в мире. Основными партнерами Российской Федерации по этим перевозкам являются страны Европейского союза.

Показательным является факт того, что при переходе на рыночные отношения в 1990 году 35 российских предприятий использовали всего около 10 тыс. книжек МДП, тогда как в 2003 году более 1300 предприятий, допущенных к системе МДП, использовали 250 тыс. книжек МДП.

Мы должны себе отчетливо представлять, что присоединение к Конвенции МДП Китая

и Монголии повлечет за собой значительное увеличение грузопотоков с использованием процедуры МДП не только на европейских направлениях, но уже и в сообщении Европа — Азия.

Россия стремится к интеграции в динамично изменяющуюся систему международных отношений.

Занимая треть территории Евразии, она объективно начинает служить транспортным мостом между Европой и Азией.

В условиях глобализации мировой экономики транспорт и в частности автотранспорт – важнейший рычаг для стимулирования процессов интеграции.

Ряд положений принятой на III Международной евроазиатской конференции декларации имеет прямое отношение к обсуждаемому сегодня вопросу. В частности, там подчеркнута необходимость новых инициа-



тив в области совершенствования и рационализации таможенного контроля, упрощения и гармонизации транспортно-таможенных процедур пересечения границ.

За последние 10 лет объемы международных перевозок автомобильным транспортом в нашей стране возросли в 10 раз!

В 2002 году российскими автотранспортными предприятиями было перевезено внешнеторговых грузов на 18% больше, чем в 2001 году, а рынок международных автоперевозок оценивался примерно на уровне \$3 млрд.

Следует отметить, что более 2/3 перевозок автомобильным транспортом были осуществлены по процедуре МДП.

В сфере международного автомобильного транспорта работает около двух с половиной тысяч предприятий, задействовано 22 тысячи автопоездов и занято свыше 125 тысяч человек.

Несмотря на хорошую динамику развития международных автомобильных перевозок, у российских перевозчиков имеется большое количество проблем.

Основными факторами, оказывающими негативное влияние на возможность увеличения их доли присутствия на европейском

рынке автотранспортных услуг, являются недостаточный учет в законодательстве Российской Федерации особенностей функционирования международных автоперевозчиков на международном рынке автотранспортных услуг, что снижает их конкурентоспособность, дефицит разрешений на грузоперевозки по ряду стран, сложность получения виз водителями-международниками, искусственные барьеры, вводимые отдельными странами в отношении российских перевозчиков.

Следует отметить, что Министерство транспорта и другие компетентные органы России принимают целенаправленные меры по решению этих проблем, и в этом есть определенные подвижки. В первую очередь это относится к упорядочению таможенных процедур, введению безалогового режима временного ввоза приобретаемых по лизингу импортных автопоездов, соответствующих нормам ЕВРО-3. На правительственном уровне в настоящее время рассматриваются вопросы совершенствования функционирования автомобильных погранпереходов, их технического переоснащения и развития. С поддержкой МСАТ и целого ряда стран мы стремимся найти решение на уровне ЕЭК ООН вопросов по упрощению оформления виз для профессиональных водителей.

С целью разрешения проблем по облегчению пересечения границ конвенция также должна постоянно совершенствоваться.

Так, с февраля 1999 г. вступили в силу поправки к конвенции МДП, которые устанавливают требования, предъявляемые к лицам, желающим использовать процедуру МДП.

Одним из важнейших вопросов является подготовительная работа по включению в конвенцию положений об электронной системе по контролю за оформлением книжек МДП (СЭИФТИР), что позволит уже на самых ранних этапах выявлять случаи нарушения процедуры МДП. В этой связи в ближайшее время планируется подписание трехстороннего (МСАТ-ГТК-АСМАП) соглашения об информационном обмене данными по указанному вопросу.

Конвенция МДП предусматривает предоставление перевозчикам ряда льгот в области применения таможенных правил и одновременно условия реализации этих льгот и, в частности, функционирование гарантийной системы МДП. И здесь очень важно правильно определить баланс между интересами государства и бизнеса.

Конфликтные ситуации в связи с функционированием международной системы гарантий систематически возникают и в ряде случаев носят критический характер, доста-

точно вспомнить декабрь прошлого года.

Каковы бы ни были различия в суждениях о причинах и обстоятельствах возникновения декабрьского кризиса системы МДП, нужно отметить, что совместными усилиями заинтересованных сторон его удалось преодолеть. При этом реализован целый комплекс мер, позволивший добиться резкого снижения числа случаев недоставок товаров, перевозимых по процедуре TIR, которое составляет 0,03% от общего числа перевезенных партий товаров.

К ним можно отнести:

→ усиление контроля по допуску российских перевозчиков к использованию процедуры TIR. (В ближайшее время будет принят совместный приказ ГТК и Минтранса России, направленный на повышение качества уровня требований к перевозчикам по доступу с одновременным упорядочением процедур контроля и оформлением разрешительных документов.)

→ внедрение в таможенных органах России новых технологий электронного подтверждения доставки товаров в течение 24 часов.

→ предпринимаемые таможенными органами меры по поиску лиц, с которых непосредственно причитаются таможенные платежи.

Для всех участников внешнеэкономической деятельности, в частности международных автоперевозчиков, новый Таможенный кодекс Российской Федерации, вступающий в действие с 1 января 2004 года, будет одним из основных нормативно-правовых документов, положениями которого надлежит руководствоваться в повседневной работе.

Он максимально приближен к положениям Киотской конвенции и европейского законодательства, за счет четкой регламентации процедур таможенного оформления на границе и в местах доставки товаров создаются условия сокращения времени на проведение таможенного контроля.

Общая идеология всех изменений сводится к ускорению и упрощению всех таможенных процедур. Кодекс – в основном документ прямого действия.

Не ожидая вступления в действие нового таможенного кодекса, ГТК смог реализовать целый ряд принципиальных его положений для автотранспорта в приказе № 828, действие которого с 1 сентября т.г. уже смогли ощутить международные автоперевозчики.

Есть еще один важный аспект проблемы. Так как гарантийная система носит централизованный характер, а гарантийное объединение на своей территории должно обеспечивать гарантии по всем книжкам МДП, принятым к оформлению (в том числе и у иностранных перевозчиков), эффективность

функционирования системы гарантий на национальном уровне напрямую зависит от организации функционирования данной системы на уровне международном (что обеспечивается МСАТ). Хотелось бы напомнить, что ранее рабочие органы ЕЭК ООН рассматривали возможность перехода на децентрализованную систему гарантий, однако на том этапе такой переход посчитали несвоевременным.

Вместе с тем только бесперебойная работа механизма Конвенции МДП является необходимым условием для гармонизации и упрощения таможенных процедур на границе Российской Федерации. Только надежное функционирование как гарантийной системы МДП, так и комплекса мер, предотвращающих таможенные нарушения, позволит «разгрузить» границу, снимет с таможенной службы необходимость «перестраховываться» при проведении контроля. Здесь в качестве примера можно привести таможенный пост «Торфяновка», через который идет приблизительно 40% всего автомобильного грузопотока в Россию. В последнее время ситуация там стабилизировалась, простой автомобильного транспорта резко сократился, прежде всего благодаря введению упомянутого приказа ГТК России № 828. Тем не менее одним из условий принятия такого «революционного» приказа явилась устойчивая тенденция снижения количества таможенных нарушений (недоставок).

Говоря о комплексе превентивных мер, необходимо подчеркнуть, что такие меры, координатором которых выступает МСАТ, должны проводиться в тесном взаимодействии таможенных служб всех стран — участниц Конвенции МДП с национальными ассоциациями автомобильных перевозчиков.

Представляется также целесообразным, чтобы в дальнейшем для обеспечения однозначности понимания и реализации положений Конвенции МДП всеми заинтересованными лицами в нее были внесены соответствующие изменения, позволяющие гарантировать соблюдение интересов договаривающихся сторон, избежать возникновения кризисных ситуаций. Именно для избежания указанных кризисных ситуаций и необходимо четкое разграничение прав и обязанностей субъектов конвенции.

В заключение хочу сказать, что мы отчетливо понимаем, какую роль для развития международных автомобильных перевозок в Европе играет Конвенция МДП. Она доказала свою жизнеспособность, и я уверен, что даже при расширении ЕС она явится той объединяющей силой, способной обеспечить либерализацию европейского рынка транспортных услуг.

КТС ПРИНЯЛ СОГЛАСОВАННЫЕ ПОЗИЦИИ

3-4 ноября 2003 года в Душанбе (Таджикистан) состоялось XXIII заседание Координационного транспортного совещания государств — участников СНГ, в работе которого принял участие министр транспорта Российской Федерации Сергей Франк.

На заседании обсуждались вопросы реализации принятых в 2003 году Советом глав правительств и Экономическим советом СНГ межправительственных документов в области транспорта, а также координации работы исполнительных органов КТС СНГ, ЕврАзЭС, Союза России и Беларуси, ШОС по разработке стратегических документов в области транспорта и варианты транспортных схем перевозок грузов через территории стран СНГ в/из Афганистана.

Участники заседания рассмотрели возможности решения проблем барьеров на международном автомобильном транспорте, реализации международных (межгосударственных) программ в области авиации и использования воздушного пространства.

В рамках XXIII заседания Координационного транспортного совещания государств — участников СНГ прошло заседание Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС, который был создан решением третьего заседания Интеграционного комитета ЕврАзЭС от 25 декабря 2001 г. На пятом заседании были подведены некоторые итоги деятельности совета.

В целях проработки вопросов и реализации принимаемых советом решений в рамках совета созданы и функционируют постоянно действующие:

- Комиссия по транспортным тарифам
- Комиссия по гармонизации транспортных законодательств государств — членов ЕврАзЭС
- Рабочая группа по согласованию политики по развитию транспортных коридоров.

За прошедшее время основное внимание в работе совета было уделено обеспечению беспрепятственного перемещения транспортных средств и перевозок пассажиров и грузов, использованию транзитного потенциала наших государств. Подготовлена Аналитическая записка о существующих нефизических препятствиях, сдерживающих осуществление перевозок грузов международным автомобильным транспортом, и даны конкретные предложения по их устранению.

Советом вырабатываются согласованные позиции по снижению уровня транспортной составляющей в цене товара путем формирования взаимовыгодных конкурентоспособных тарифных ставок на железнодорожном транспорте.

Пресс-служба Минтранса России

Россия и Финляндия: взаимный интерес в транспорте продолжается



В рамках визита председателя Правительства Российской Федерации Михаила Касьянова в Финляндию министр транспорта Российской Федерации Сергей Франк провел переговоры с министром транспорта и связи Финляндии Лееной Лухтанен.

Сергей Франк обсудил со своей коллегой темы, представляющие взаимный интерес, как по вопросам двухсторонних отношений, так и в международном аспекте. Они касались сотрудничества двух стран в области морского судоходства, осуществления международных автомобильных перевозок, подготовки соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Финляндия о строительстве нового участка автомобильной дороги между пунктами пропуска «Нуйямаа» и «Брусничное» на российско-финляндской границе, эксплуатации Сейменского канала и других направлений сотрудничества. Россия поддерживает усилия Финляндии, направленные на повышение безопасности перевозок нефтепродуктов в регионе Балтийского моря.

Одним из аспектов безопасности перевозок нефти в Балтийском море являются стандарты, применяемые к танкерам. Российская Федерация в целом поддерживает намерения стран — членов Евросоюза ускорить вывод из эксплуатации однокорпусных танкеров при условии, что решения в обязательном порядке должны приниматься в Международной морской организации (ИМО). Сергей Франк отметил, что Россия ценит озабоченность, которую проявляет Финляндия совместно с рядом скандинавских стран по поводу повышения безопасности перевозок нефтепродуктов в регионе Балтийского моря.

Другим важным вопросом развития в области морского судоходства является вопрос судостроения. 7 марта 2003 года в Москве состоялось первое заседание российско-финляндской рабочей группы по сотрудничеству в области ледокольной деятельности, в ходе которого были рассмотрены вопросы развития ледокольного флота России, определены подходы и предложены схемы строительства и финансирования строительства ледоколов для российских портов. Российская сторона проинформировала о потребностях в ледокольном обеспечении применительно к Северо-Западному, Дальневосточному и Южно-Западному бассейнам страны, нуждающимся в новых ледоколах. В соответствии с подпрограммой «Морской транспорт»

федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России до 2010 г.» предусматривается построить 14 ледоколов нового поколения, в том числе один арктический атомный двухсадовый ледокол. Приоритетным в части пополнения новыми дизельными ледоколами является Северо-Западный бассейн, куда до 2010 г. должно быть поставлено не менее 6 дизель-электрических ледоколов.

В области сотрудничества между Россией и Финляндией за последние годы перевозки грузов автомобильным транспортом стабильно занимают первое место на российском рынке автотранспортных услуг. Объем перевезенных автомобильным транспортом грузов между Россией и Финляндией за 2002 год составил 5410,0 тыс. тонн — 29,4% от общего объема перевозок российских внешнеторговых грузов автомобильным транспортом за этот период (18424,6 тыс. тонн). Объем перевезенных автомобильным транспортом грузов между Россией и Финляндией за 9 месяцев 2003 года составил 4,0 млн. тонн — 28,5% от общего объема перевозок российских внешнеторговых грузов автомобильным транспортом за этот период. Следует отметить увеличение на 7% в 2002 году и более чем на 14% в 2003 году объемов перевозок грузов автомобильным транспортом в импортном направлении между Россией и Финляндией, где лидирующая роль принадлежит российским перевозчикам.

На встрече Сергей Франк рассказал министру транспорта и связи Финляндии Леене Лухтанен о том, как проходит разработка транспортной стратегии Российской Федерации. В настоящее время сложились обстоятельства для подготовки национальной транспортной стратегии: радикально изменилась экономическая сфера, в которой функционирует транспорт. Кризис сменился ростом. Изменилась и транспортная система. Радикально поменялись структура собственности, законодательство. В России отставание в развитии транспортной инфраструктуры накапливалось десятилетиями. А инвестиционный кризис начального периода реформ привел к возникновению в транспортной системе целого ряда диспропорций и узких мест. Задачей стратегии является воссоздать элементы разумного долгосрочного прогнозирования спроса и планирования развития транспортной инфраструктуры, увязанного со стратегическими государственными приоритетами. Разработка транс-

портно-экономического баланса сделана в рамках прогноза социально-экономического развития Российской Федерации. Определен ряд ключевых проектов, которые для этого нужно реализовать. Среди них нужно выделить модернизацию Северного морского пути и всей арктической транспортной системы, включая создание нового поколения ледоколов. Сооружение железной дороги Беркайт — Томмот — Якутск в сочетании со строительством автомобильных дорог в Якутии и модернизацией внутреннего водного транспорта республики. Строительство автомобильной дороги Чита — Хабаровск с последующим выходом к портам Ванино и Николаевск-на-Амуре. Строительство на реке Волге в районе г. Балахны гидроузла. Реализация этих проектов нацелена на укрепление геостратегических позиций России по периметру и решает ряд задач оборонного и мобилизационного характера. Развитие системы международных транспортных коридоров (МТК) и транзита является важнейшим направлением государственной транспортной политики. Транспорт является классической сферой частного государственного партнерства. Приоритетные сферы здесь — модернизация портов и аэропортов, городской транспорт, платные автодороги, а также создание свободных экономических зон и технопарков в крупнейших транспортных узлах. Развитие его в России требует скорейшего принятия законов — о концессиях, о свободных экономических зонах, прохождение которых неоправданно затягивается. Думаю, что транспортная политика должна создать систему ориентиров для объединения усилий всех ветвей власти, регионов, бизнеса, пользователей транспортных услуг в создании эффективной и безопасной транспортной системы.

В заключение глава Минтранса России Сергей Франк отметил, что российская сторона за активный диалог с государствами Балтийского региона и Европейского союза по вопросу мореплавания, и в частности по поводу наиболее эффективных инструментов снижения риска аварийности при морских перевозках. А также против любых односторонних и региональных подходов, которые разрушают универсальность переговорных процессов и архитектуру международного права.



Выступление в порту Оля
президента ОАО «РЖД»
Геннадия Фадеева

Формирование железнодорожной части МТК «Север — Юг» завершится строительством подъездного пути к порту Оля

Строительство подъездного пути к порту Оля и припортовой станции позволит соединить порт с сетью железных дорог, тем самым завершится формирование железнодорожной части коридора «Север — Юг» на территории России. Об этом заявил президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев, выступая на мероприятии, посвященном началу строительства подъездного пути к порту Оля в Астраханской области. Создаваемый транспортный комплекс в порту Оля и строительство железнодорожной инфраструктуры является основным узлом международного транспортного коридора «Север — Юг» на территории России.

По словам президента ОАО «РЖД», открытые в порту Оля:

- двухсторонней эстакады на нефтебазе в поселке Ильинка,
- контейнерного терминала на базе морского торгового порта,
- технического комплекса по оформлению пограничных и таможенных процедур

является важным этапом формирования международного транспортного коридора «Север — Юг». «Тем самым реализуется поручение Президента России и Правительства по развитию инфраструктуры международного транспортного коридора», — подчеркнул Геннадий Фадеев.

Формирование международного транспортного коридора «Север-Юг» имеет большое экономическое и политическое значение не только для России, но и для многих других стран — участниц этого транспортного коридора. В Оля будут перерабатываться грузы, следующие из Ирана, Индии и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу, а также обеспечиваться транспортные связи стран этого региона с Россией и другими государствами СНГ. Через этот транспортный узел будут осуществляться также экономические связи стран Центральной Азии с европейскими государствами.

Портовые мощности в пределах Астрахан-

ского транспортного узла в настоящее время составляют около 2 млн. тонн сухогрузов и практически исчерпаны. Дальнейшее их развитие на Каспии возможно только за счет строительства незамерзающего порта Оля, подъездного железнодорожного пути к нему и припортовой станции. Порт Оля с выходом на проектную мощность будет способен перерабатывать до 8 млн. тонн грузов в год. Строительство железнодорожной ветки должно завершиться в сентябре 2004 года.

«Сроки очень сжатые, — отметил Геннадий Фадеев, — но мы уверены, что железнодорожные строители справятся с этой задачей, а администрация Астраханской области создаст режим наибольшего благоприятствования при осуществлении этого проекта». Президент ОАО «РЖД» подчеркнул, что принято решение за счет собственных средств акционерной компании инвестировать около \$2 млн. на корректировку ТЭО и разработку рабочей строительной документации и профинансировать первый этап строительных работ в размере около \$5 млн.

Основные преимущества коридора «Север-Юг» перед другими маршрутами, и в частности перед морским маршрутом через Суэцкий канал, заключаются в существенном сокращении расстояния перевозок (на 6-10 тыс. км), времени доставки грузов (на 5-14 суток) и наличии развитой современной инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Взаимодействие этого транспортного коридора с широтным маршрутом общеевропейского транспортного коридора № 2 Берлин — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород (и в перспективе до Екатеринбург) создаст эффективную мультимодальную транспортную систему в сообщении между Европой, странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Экспорт из стран Центральной Европы в южные регионы, тяготеющие к транспортному коридору «Север-Юг», составляет около 9 млн. тонн грузов в год. В настоящее время этот поток в основном перевозится по морскому маршруту.

СЕВЕРО-МУЙСКИЙ ТОННЕЛЬ ПОСТРОЕН

На 4 декабря 2003 года запланировано официальное открытие и пуск в постоянную эксплуатацию Северо-Муйского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали. Об этом заявил на совещании президент ОАО «Российские железные дороги» Геннадий Фадеев.

Уже в следующем году с Транссиба на БАМ планируется переключить до 6 млн. тонн грузов.

По своей протяженности Северо-Муйский тоннель является крупнейшим в России (15 км 343 м) и занимает пятое место в мире. А по условиям проходимости он не имеет аналогов в мире (вечная мерзлота, обилие подземных вод, осыпи, обвалы, тектонические разломы).

За период строительства Северо-Муйского тоннеля было переработано более 2 млн. куб. м грунта, уложено 700 тыс. куб. м монолитного железобетона, смонтировано 70 тыс. тонн металлоконструкций. Стройка стала полигоном для испытаний новейших отечественных и зарубежных технологий и техники.

Открытие постоянного движения на Северо-Муйском тоннеле является завершением строительства БАМа и ее вывода на проектную мощность. До настоящего времени поезда следовали по обходу длиной 54 км с уклонами до 18 % и малыми радиусами кривых (до 300 м), расположенному на неустойчивом косогоре с большими расходами по содержанию пути и обеспечению безопасности движения. При этом перепробег поездов составлял 33 км, а общие ежегодные издержки в ценах 2003 года достигали 15 млн. руб. в год без учета резкого понижения безопасности движения.

В настоящее время интенсивно увеличивается поток грузов по сети, в том числе на восточных направлениях. Так, с 1995 по 2002 год суммарный грузопоток по БАМу и Транссибу возрос на 35% (до 61,7 млн. тонн в год), а до 2010 года дальнейший рост грузопотока на двух магистралях ожидается еще почти на 30%. Поэтому в следующем году планируется переключение до 6 млн. тонн грузов с Транссиба на БАМ.

С завершением строительства Северо-Муйского тоннеля «Россия получила второй выход к Тихому океану, а Российские железные дороги — надежную инфраструктуру», — отметил Геннадий Фадеев. Кроме того, вывод БАМа на проектную мощность обеспечивает освоение природных ресурсов на прилегающих к магистрали территориях, доступ к которым до настоящего времени был затруднен.



БАМу — серьезная поддержка

ОАО «РЖД» и регионы Дальнего Востока намерены совместно развивать БАМ и ряд других проектов

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и администрации регионов Дальнего Востока намерены совместно развивать Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль (БАМ) и ряд других транспортных проектов.

Как сообщили в Департаменте по связям с общественностью ОАО «РЖД», эти вопросы обсуждались в Хабаровске на совещании, которое провел с губернаторами дальневосточных регионов первый вице-президент железнодорожной корпорации Владимир Якунин.

Участники совещания обсудили вопросы передачи ведомственного жилья на баланс регионов, компенсации убытков за пригородные перевозки, порядка отчисления налоговых платежей в связи с образованием

ОАО «РЖД». На совещании отмечалось, что железные дороги и регионы выполняют обязательства по принятому летом текущего года соглашению о совершенствовании системы транспортного обслуживания регионов Дальневосточного федерального округа в условиях реформы железнодорожного транспорта.

На Дальнем Востоке, в частности, проводится согласованная тарифная политика, ведется доленое инвестирование ряда проектов, создан центр транспортной логистики в Приморском крае. На совещании рассмотрены также проекты по развитию зоны БАМа, реализации проектов строительства железнодорожной линии Беркамит — Томмот — Якутск, подъездного пути Улак — Эльга и увеличения пропускной способности направления Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань в связи со строительством угольного терминала в порту Ванино.

Как отметил В. Якунин, «в принятом соглашении материализована поддержка региональными властями работы российских железных дорог. Эта поддержка чрезвычайно важна для ОАО «РЖД».

В. Якунин сообщил также, что полномочному представителю президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Константину Пуликовскому переданы документы, подготовленные ОАО «РЖД», в которых изложена проблема железнодорожной линии Известковая — Чегдомын Дальневосточной железной дороги. Проблема связана с предстоящим заполнением водохранилища Бурейской ГЭС, в результате чего уйдет под воду и 40-километровый участок железнодорожной линии Известковая — Чегдомын.

ОАО «РЖД», по словам В. Якунина, «готово построить обходную железнодорожную линию, однако до сих пор не определен источник финансирования этих работ».

ТАРИФЫ ОСТАНУТСЯ НА ПРЕЖНЕМ УРОВНЕ

12 ноября состоялось заседание правительственной комиссии по вопросам тарифной политики на железнодорожном транспорте.

Тарифы на грузовые перевозки транзитных грузов сохранятся на уровне прошлого года. Об этом заявил после окончания правительственной комиссии по вопросам тарифной политики на железнодорожном транспорте вице-премьер Правительства РФ, председатель совета директоров ОАО «Российские железные дороги» Виктор Христенко. По его словам, комиссия решила, что «тарифы останутся на уровне прошлого года».

«Говоря о предоставлении в 2004 году исключительных тарифов на железнодорожные перевозки для определенных категорий грузов, эти решения должны быть приняты не позднее середины декабря, а вступят в действие с 1 января 2004 года. — отметил Виктор Христенко. — В настоящее время эти вопросы рассматриваются рабочей группой. Речь, в частности, идет о тарифах на перевозку нефти в цистернах».

В первой декаде декабря комиссия вернется к рассмотрению вопроса о Прейскуранте № 10-01 на грузовые перевозки, введенном в действие 28 августа 2003 года. Но уже сегодня, по словам министра путей сообщения России Вадима Морозова, «мы имеем высокую степень в достижении результата, который закладывался при разработке прейскуранта». По его словам, доходная база ОАО «РЖД» с введением в действие Прейскуранта № 10-01 не повысилась.

Как заявил начальник Департамента коммерческой работы в сфере грузовых перевозок ОАО «РЖД» Юрий Косов, участвовавший в заседании комиссии, доходы компании в сентябре 2003 года (первый месяц действия нового прейскуранта) увеличились на 0,9% по сравнению с августом 2003 года. Но это связано не с новым прейскурантом, а с сезонным колебанием объемов перевозок.

На заседании правительственной комиссии было отмечено, что индексация тарифов на пассажирские перевозки в 2004 году составит 12% для общих и плацкартных вагонов. При этом будет сохранена практика, когда перевозчики имеют право самостоятельно регулировать тарифы на пассажирские перевозки в купейных и спальных вагонах в зависимости от сезонных колебаний спроса на перевозки.

МПС В 2003 ГОДУ ЗАКУПИТ ДЛЯ СОБСТВЕННЫХ НУЖД ПРОДУКЦИИ НА \$2 МЛРД.

Министерство путей сообщения (МПС) РФ планирует в текущем году закупить для собственных нужд продукции на \$2 млрд., сообщил министр путей сообщения Геннадий Фадеев на встрече с руководителями ряда предприятий Петербурга.

При этом, по его словам, у предприятий Петербурга и Ленинградской области будет закуплено продукции на 2,8 млрд. рублей. «Министерство заинтересовано в том, чтобы расширить сотрудничество с петербургскими компаниями, которые имеют высокий научный и промышленный потенциал», — сказал министр.

В настоящее время поставки продукции в адрес МПС осуществляют около 60 предприятий Петербурга, в том числе АО «Электросила», АО «Звезда», а также холдинговая компания «Ленинец».



ВСЕМИРНЫЙ КОНГРЕСС ФИАТА



2005 Москва

11-15

Сентября

ПРОВОДИТ АССОЦИАЦИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПРАВИТЕЛЬСТВА ГОРОДА
МОСКВЫ И ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ РОССИИ



Всемирный конгресс
ФИАТА 2005 года
пройдет в столице Рос-
сийской Федерации,
Москве.

Этот прекрасный город с
многовековой историей и
культурой является важнейшим
экономическим и политическим
центром России. С начала 90-х
годов прошлого столетия Москва
стала лидером российских эконо-
мических преобразований. Основу
экономики Москвы составляет
богатейший научно-технический и
промышленный потенциал города.
Москва является крупнейшим
транспортным центром не только
России, но и всего Евро-Азиатского
региона.

Московское правительство уделяет
первостепенное внимание развитию
внешних связей. Расширяются эконо-
мические контакты московских пред-
приятий с зарубежными партнерами, создаются совместные предприятия,
международные объединения и организации. Установлены прямые деловые
отношения со столицами и крупнейшими городами мира: Берлином, Варшавой,
Веной, Дюссельдорфом, Монреалем, Пекином, Сеулом, Токио, Хельсинки и др.

Москва - культурный и научный центр мирового значения. Символом
города, равно как и всей России, является московский Кремль с его
уникальным комплексом соборов и памятниками архитектуры, сокровищами
Оружейной палаты и Алмазного фонда. Всемирную известность получили
московские театры: Большой, Малый, Художественный
и другие. Коллекции живописи, графики, скульптуры
Третьяковской галереи, Музея изобразительных
искусств имени А.С. Пушкина могут поспорить с
собраниями многих известных музеев мира.





Деловая часть Конгресса будет проходить в московском Центре международной торговли (ЦМТ), расположенном на берегу Москва-реки в деловой части города. Рядом находятся правительство РФ и другие государственные организации, финансовые учреждения, представительства российских и иностранных фирм.

Площадь ЦМТ, самого большого бизнес-комплекса Москвы, равна 200 000 кв. метров. Комфортные условия и деловая атмосфера Центра международной торговли, предоставление услуг на высоком международном уровне дают возможность гостям успешно участвовать в крупнейших международных конгрессах, конференциях и выставках, проводимых на площадке ЦМТ.

Делегатов и гостей Конгресса ждут современные, комфортабельные гостиницы, расположенные в историческом центре города вокруг Кремля и Красной площади - главной площади Москвы, сердца всей России.

Знакомство с городом и передвижение по нему существенно облегчает московский метрополитен, который заслуженно считается одним из лучших в мире.





Участникам будет предоставлена прекрасная возможность заглянуть за рамки деловой части мероприятия и в ходе предусмотренных экскурсий ознакомиться с культурными и историческими памятниками Москвы, Санкт-Петербурга, посетить древние города т.н. "Золотого Кольца России" и остров Кижи на Онежском озере в Карелии, вдохнуть воздух России и полюбоваться ее величественной многоликой природой.

Мы будем рады встретить Вас в Москве в сентябре 2005 года.

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ!

РейлСервис

- Экспедирование всех видов грузов по железной дороге, морем и в смешанном сообщении.

- Терминальная обработка и таможенное оформление.

ООО "Фирма"Рейл Сервис".

107140, Москва, Н.Красносельская 5, стр.6

Телефон: (095) 262-5333, 729-4021 E-mail: rs@railservice.ru

Факс: (095) 262-1966, 234-8063 <http://www.railservice.ru>

ГРУППА КОМПАНИЙ "СТИМ"

СТИМ

- Экспедирование экспортно-импортных и транзитных грузов

- Организация железнодорожных перевозок

Наш адрес:

115583, Москва, Россия, ул. Генерала Белова, 26

www.stim.ru

Внутренние перевозки по России:



ЛУКОЙЛ-ЧЕРНОМОРЬЕ
LUKOIL-CHERNOMORYE

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ТАМОЖЕННОЕ ОФОРМЛЕНИЕ • АГЕНТИРОВАНИЕ СУДОВ

Россия, Краснодарский край, 353900, г. Новороссийск.

РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ СЕРЬЕЗНЫМИ КОНКУРЕНТАМИ ИНОСТРАННЫМ ПЕРЕВОЗЧИКАМ

Российские авиакомпании вряд ли могут сегодня серьезно противостоять иностранным авиаперевозчикам, считает заместитель министра транспорта РФ Карл Руппель.

«Современный рынок грузовых и пассажирских перевозок характеризуется высокой конкурентоспособностью при переизбытке перевозочных емкостей», — заявил он, выступая на авиационном форуме «Крылья России».

По словам замминистра, в настоящее время в России сохраняется достаточное количество слабых авиакомпаний. Однако, отметил К. Руппель, введенные в действие новые федеральные авиационные правила по сертификационным требованиям будут способствовать консолидации рынка авиаперевозок и укреплению авиакомпаний. Кроме того, по его словам, в ближайшее время должна появиться новая бизнес-модель пассажирских авиаперевозок.

Между тем генеральный директор авиакомпании «Аэрофлот — российские авиалинии» Валерий Окулов считает, что сейчас нельзя дать однозначную оценку, являются ли российские авиакомпании конкурентоспособными или нет.

По его мнению, в целом ряде секторов «мы вполне конкурентоспособны». В частности, отметил В. Окулов, сегодня российские авиакомпании не испытывают конкуренции при выполнении чартерных международных перевозок, а также перевозок негабаритных грузов.

Тем не менее, подчеркнул он, российские авиакомпании проигрывают иностранным перевозчикам по большинству показателей, определяющих конкурентоспособность, а именно: техническая оснащенность, узнаваемость бренда, уровень обслуживания пассажиров. По его мнению, российские авиакомпании пока могут противопоставить только сложившуюся маршрутную сеть, а также ценовую политику.

Основными преградами на пути повышения конкурентоспособности авиакомпаний глава «Аэрофлота» назвал изношенность авиарпарка и отсутствие воздушных судов, отвечающих современным требованиям, крайне неудовлетворительное состояние наземной инфраструктуры, а также отсутствие концентрации авиаперевозок.

Он отметил, что российские авиакомпании сегодня эксплуатируют воздушные суда, разработанные в 60-е годы, а произведенные в 70-е и 80-е годы. Они выполняют основной объем перевозок на неэффективных самолетах, вследствие чего эксплуатационные расходы значительно превышают расходы западных авиакомпаний, подчеркнул В. Окулов.

Он также высказал мнение, что ремоторизация самолетов Ил-76, Ил-86 и Ту-134 не имеет никакой экономической целесообразности и представляется нереалистичной.

АВИАВЛАСТИ РФ ОТМЕЧАЮТ РЕЗКОЕ СОКРАЩЕНИЕ ГРУЗОВЫХ РЕЙСОВ ИЗ КИТАЯ В МОСКВУ

Российские авиационные власти продолжают констатировать резкое сокращение количества грузовых рейсов из пунктов Китая в Москву в связи с подорожанием стоимости растаможивания грузов.

Как сообщил представитель Государственной службы гражданской авиации России Минтранса РФ, российские авиакомпании за последний месяц выполнили только порядка 60% рейсов из общего числа заявленных и утвержденных авиавластями двух стран.

«Авиакомпаниям стало невыгодно выполнять полеты напрямую в Москву. Сейчас стала наблюдаться ситуация, когда белорусские, узбекские и казахстанские авиакомпании начали возить грузы из Китая через Бишкек и Баку в прибалтийские Каунас и Ригу, откуда грузы уже наземным путем доставляются в Москву», — сообщил эксперт в области грузовых перевозок.

По словам представителя авиавластей РФ, в этой ситуации в невыгодном положении оказались российские авиаперевозчики. Кроме того, по его словам, сокращение китайских грузовых рейсов оказало негативное влияние и на северный завоз, существенная часть которого обеспечивается за счет полетов из Москвы в Китай.

Как сообщалось ранее, российские таможенные брокеры, работающие по лицензии Государственного таможенного комитета РФ, с 26 августа повысили со \$111 тыс. до \$190 тыс. плату за растаможивание грузов, которые доставляются в Москву из Китая на самолетах Ил-76. Это привело к повышению стоимости общего пакета услуг по перевозке и растаможиванию грузов из Китая с \$220 тыс. до \$300 тыс. и сделало прямые грузовые перевозки в Москву нерентабельными. Стоимость 1 кг доставленного в Москву груза стала составлять более \$6,5 при уровне рентабельности \$6,0 за 1 кг.

Грузовые полеты из Китая в Москву имеют право выполнять на данный момент на чартерной основе 12 авиакомпаний — 224-й летный отряд, «Атлант-Союз», МЧС, «АвиаСт», «Аэростарз», «Тесис», «Газпром авиа», «Добролет», «Абакан-авиа», «Ил-авиа», «Красэйр» (лицензия временно приостановлена) и «Атрувер». Кроме того, на этих направлениях есть еще три регулярных авиаперевозчика — «Аэрофлот», «Волга-Днепр» и «Ист Лайн». Ограничения на полеты в другие регионы РФ из пунктов КНР отсутствуют — полеты могут выполнять любые российские авиакомпании при соблюдении всех формальностей. Авиакомпании КНР пока не выполняют грузовых рейсов в Россию.

«АЭРОФЛОТ» ЗАКЛЮЧИЛ КОД-ШЕРИНГОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ С ПОЛЬСКОЙ АВИАКОМПАНИЕЙ LOT

Генеральный директор ОАО «Аэрофлот — российские авиалинии» Валерий Окулов и председатель правления польских авиалиний LOT Марек Грабарек подписали в посольстве Польши в Москве код-шеринговое соглашение на основе свободной продажи, сообщила пресс-служба «Аэрофлота».

Согласно код-шеринговому соглашению, предполагающему совместную эксплуатацию воздушных линий, обе авиакомпании с начала действия зимнего расписания будут совместно выполнять 14 рейсов в неделю — 7 рейсов LOT и 7 рейсов «Аэрофлот».

По словам В. Окулова, переход на двустороннее сотрудничество позволит «Аэрофлоту» предоставить лучший сервис пассажирам за счет увеличения предлагаемых обеими авиакомпаниями емкостей на маршруте Москва — Варшава — Москва, а также даст возможность получать дополнительные доходы за счет более эффективного управления коммерческой загрузкой рейсов.

«Аэрофлот» уже имеет соглашения по организации совместных перевозок с 18 авиакомпаниями, в том числе чешской CSA, венгерской MALEV, французской Air France, австрийской Austrian Airlines.

«Аэрофлот» выполняет регулярные рейсы в 103 пункта 54 стран мира. В 2002 г. авиакомпания перевезла 5,5 млн. пассажиров.



16 октября 2003 г. в г. Поппраде состоялось 12-е заседание Международного координационного совета по транссибирским перевозкам. Заседание прошло под председательством первого заместителя министра транспорта, сопредседателя Международного координационного совета по транссибирским перевозкам Вячеслава Рукши и первого заместителя министра путей сообщения Российской Федерации, руководителя Рабочей группы КТСП по технологии перевозок контейнерных грузов по Транссибу Хасяна Зябирова.



ТРАНССИБ СОБИРАЕТ СИЛЫ

Участники заседания заслушали предложение президента ГЕТО, заместителя председателя КТСП Альберта Вернера утвердить президента ОАО «Российские железные дороги» Г. М. Фадеева председателем Международного координационного совета по транссибирским перевозкам.

Члены Координационного совета приняли следующее решение:

1. Утвердить президента открытого акционерного общества «Российские железные дороги» Г. Фадеева председателем Международного координационного совета по транссибирским перевозкам.

2. Внести соответствующее изменение в Устав КТСП.

По пункту 1

1.1. Принять в состав КТСП:

а) постоянными членами КТСП:

- первого заместителя председателя ГТК России Л. Лозбенко;
- Корейские национальные железные дороги (глава Ким Се-Хо);
- председателя Ассоциации международных грузовых экспедиторов Кореи (АМГЭК) Чжон Суп Сонга и избрание его заместителем председателя КТСП;

- АО «Центральное управление по снабжению металлургии Республики Польша» (СЗН);

- Центр по перевозке грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер» — филиал ОАО «Российские железные дороги» (директор П. Баскаков);
- ЦФТО ОАО «РЖД» (генеральный директор В. Иванов);

б) ассоциированными членами КТСП:

- «ДАЕ-А Транспорт Ко. Лтд.» и избрание президента компании, руководителя Комитета АМГЭК по перевозкам в северном транспортном регионе Южной Кореи и по транссибирской магистрали Кюнг Хо Пака заместителем генерального секретаря КТСП по Республике Корея и прилегающим регионам;

- «ЮНИКО Лоджистикс Лтд.»;

- «ТРАНЗА Шпедитион ГмБХ»;

- «АГРО-Лэнд Карго»

- ООО «Тимет. Р»;

- ЗАО «Евросиб СПб — Транспортные системы»;

- «Грин Интегрэйтед Лоджистикс Лтд.».

При приеме экспедиторских компаний ассоциированными членами КТСП руководствоваться «Критериями для приема операторов и экспедиторов на индивидуальной основе», принятыми на 7-м заседании КТСП.

Отметить, что по состоянию на 15 октября 2003 г. в состав Международного координационного совета по транссибирским перевозкам входит 106 коллективных членов совета, в том числе 7 индивидуально, 50 постоянных и 49 ассоциированных членов КТСП из 21 страны: России, Беларуси, Украины, Казахстана, Литвы, Латвии, Эстонии, Словакии, Польши, Венгрии, Чехии, Финляндии, Швейцарии, Германии, Австрии, Франции, Италии, Нидерландов, Монголии, Японии и Республики Корея.

1.2. Учесть изменения в персональном составе членов КТСП, произошедшие за 2002/2003 г.

- Постоянным членом от ГТК России — первый заместитель председателя комитета Л. А. Лозбенко вместо заместителя председателя

комитета В. В. Шпагина;

- Руководитель Рабочей группы КТСП по тарифам, генеральный директор ЦФТО ОАО «Российские железные дороги» В. П. Иванов вместо С. М. Бабаева;

- ЗАО «Евросиб СПб — Транспортные системы» (директор А. Г. Городецкий) вместо СП ЗАО «Евросиб СПб» в связи с реорганизацией;

- ООО «Ф. Е. Транс» (руководитель группы компаний В. Г. Барченко, директор А. В. Бутко) вместо ЗАО «Ф. Е. Транс Холдинг» в связи с реорганизацией;

- Генеральный директор ОАО «Торговый порт Посьет» Д. Г. Полежаев вместо Р. А. Забелина;

- Председателем совета директоров ОАО «Порт Восточный» назначен В. Л. Бочков;

- Генеральный директор компании «Интерконтейнер-Интерфриго» Дино Баджо вместо президента и председателя правления Рене Хеллингхаузена;

- Генеральный директор ООО «Инкотек Транс-Сервис» В. А. Красовский вместо В. В. Иванова;

- Генеральный директор ООО «ТрансСибирский ЭкспрессСервис» Р. Ватерман вместо К. Соренсена;

- Генеральный директор ООО «Руссотра» О. В. Мельникова вместо Н. Н. Стрельцова;

- Генеральный директор ЗАО «Калининградвнештранс» С. Ю. Беденко вместо В. А. Зернова;

- Генеральный директор ЗАО «Союзвнештранс Интернационале» В. Д. Андришин вместо В. И. Шейко;

- Генеральный директор ГУП «Рефсервис МПС» В. В. Иванов вместо А. А. Стрельника.

По пункту 2

От имени председателя Международного координационного совета, президента ОАО «Российские железные дороги» Г. М. Фадеева с докладом выступил первый заместитель министра путей сообщения Российской Федерации Х. Ш. Зябиров.

Были заслушаны содоклады заместителей председателя КТСП. Координационный совет отмечает, что, выполняя решения, принятые на 11-м заседании Международного координационного совета (6-7 ноября 2002 г., г. Люцерн, Швейцария), в целях привлечения грузов на транссибирский маршрут члены КТСП сосредоточили усилия на решении следующих основных задач: дальнейшее совершенствование технологии перевозок, выработке и применении конкурентоспособных сквозных ставок, повышение эффективности использования контейнеров, установление деловых контактов и взаимодействие с грузовладельцами, а также и на других ключевых вопросах совершенствования транссибирских перевозок.

В результате реализации решений 11-го заседания КТСП за 8 месяцев 2003 г. через порты Российской Федерации всего перевезено 601,9 тыс. контейнеров (ДФЭ), основная часть которых перевезена по Транссибу и его участкам:

- через порты западной части — 405,7 тыс. (из них порт Санкт-Петербург — 294,7 тыс., порт Новороссийск — 4,7 тыс.).

и через дальневосточные порты — 196,2 тыс. (из них порт Восточный — 118,7 тыс., Владивостокский порт — 85, 8 тыс.; в том числе 107 тыс. передано на Транссиб).

Адет объемов внешнеторговых и транзитных грузов по Транссибу составил за этот период 47% по сравнению с этим же периодом 2002 г. Указанный рост объемов транссибирских перевозок достигнут благодаря повышению уровня организации перевозки грузов, качества транссибирского сервиса, повышению активности работы операторов и экспедиторов по привлечению грузов на Транссиб.

Участники заседания, отмечая рост объемов транзитных и внешнеторговых контейнерных перевозок по ТСМ, считают задачей первоочередной важности для всех членов КТСР закрепление и развитие этой тенденции до конца 2003 г. и в 2004 году.

Стратегическим резервом для этого является активное освоение перевозок контейнерных грузов из Китая и других стран АТР, дальнейшее наращивание объемов перевозок из Республики Корея, восстановление регулярных перевозок грузов из Японии.

Задача членов КТСР — устранить факторы, сдерживающие привлечение грузов на Транссиб, увеличить суммарный объем перевозок транзитных и экспортно-импортных грузов, в 2004 г. выйти на суммарный уровень в целом по стране 850-870 тыс. контейнеров, из которых через порты западной части — 600 тыс. и дальневосточные порты — 250-270 тыс., в том числе 60-70 тыс. транзитных контейнеров, т.е. увеличить объемы перевозок грузов нынешнего года на 20-25%.

Координационный совет рекомендует экспедиторским фирмам приобретать контейнеры и рассмотреть возможность создания операторских компаний установленным порядком по перевозке контейнерных грузов по ТСМ с использованием собственных контейнеров.

Заседание отмечает инициативу ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ООО «Магистраль — Контейнерные Линии» и ООО «Совкомфлот Логистика», которые в 2001 — 2002 гг. освоили перевозки грузов из портов Китая. Заслуживают поддержки усилия ДВМП по организации регулярных перевозок контейнерных грузов из Вьетнама.

Участники заседания обращаются к судоходным компаниям, осуществляющим перевозки грузов на морском участке транссибирского маршрута, и дальше расширять географию привлечения грузов, особенно из Китая, на ТСМ, увеличить объемы перевозок контейнерных грузов в 2004 году на 25-30%, а портам Восточный, Находка, Владивосток, Посыет, Ванино и администрациям этих портов поддерживать усилия судоходных компаний по привлечению грузов на Транссиб за счет применения современной технологии и конкурентоспособных ставок при обработке судов и сборов за заходы судов в эти порты.

Участники заседания с удовлетворением отмечают рост объемов перевозок на Центральную Азию и Афганистан за счет создания и успешной эксплуатации прямого контейнерного поезда порт Восточный — Алма-Ата.

Задача всех причастных судоходных компаний: ОАО «ДВМП», «Хундай Мерчант Марин», ОАО «Сахалинское морское пароходство», ООО «Совкомфлот Логистика» и ООО «Магистраль — Контейнерные Линии» — и дальше обеспечивать конкурентоспособные ставки на морском участке ТСМ, а железных дорог России и Казахстана — на сухопутном участке Транссиба для перевозок контейнеров на Центральную Азию с тем, чтобы сохранить и наращивать объемы перевозок грузов в этом направлении.

Участники заседания положительно оценивают инициативу и целеустремленную работу по привлечению грузов на транссибирский маршрут таких ведущих экспедиторов, как компании «Транссибирский интермодальный сервис», «Рускон», «Спедконт», «ТранСибирский ЭкспрессСервис», «Евросиб СПб — Транспортные системы», «Рейл-Сервис», «Модуль» и других.

Участники заседания отмечают инициативу Дальневосточной железной дороги, компании «Восточный международный контейнерный сервис» и экспедиторских фирм, организовавших в феврале 2003 г. прямой контейнерный поезд по маршруту: порт Восточный — Алма-Ата — Чингильды, который вызвал положительный резонанс у японских и китайских грузовладельцев.

Участники заседания отмечают активную работу Финских железных дорог по привлечению грузов на Транссиб: с января по август 2003 г. по Транссибу на Финские дороги поступило и было отправ-

лено 54,4 тыс. контейнеров — это рекордный объем за последние двенадцать лет.

Участники заседания поддерживают инициативу, активные целенаправленные действия по привлечению грузов на Транссиб, принимаемые членами Координационного совета — железными дорогами Германии, Польши, Ассоциации грузовых экспедиторов Европы и операторами «Интерконтейнер-Интерфриго», «ИнтерРейл Сервисес» и другими для решения важной задачи — закрепления грузопотока по Транссибу на Центральную Азию в условиях постоянно усиливающейся конкуренции.

Вместе с тем участники заседания отмечают, что:

- Потенциал транссибирского маршрута используется не в полной мере.
- Ряд экспедиторов не поддерживает тесных деловых контактов с грузовладельцами, не проявляет должной инициативы в привлечении грузов на Транссиб.

- Руководство «ТрансКонтейнер» (филиала ОАО «РЖД») совместно с железными дорогами Финляндии 27 июня 2003 г. ввели в эксплуатацию контейнерный поезд Хельсинки — Москва. Необходимо дальнейшее проведение активной работы с причастными компаниями по привлечению контейнерных грузов на этот поезд.

- Полностью оправдала себя применяемая упрощенная процедура таможенного досмотра в отношении грузов транзитных контейнеров, что позволило сократить простой контейнеров с 3-5 суток до нескольких часов. Однако порядок, применяемый при растаможивании внешнеторговых грузов, вызывает у грузоотправителей серьезные нарекания.

Участники заседания обращаются к руководству ГТК России с предложением применить на Востоке систему электронного растаможивания грузов, подобную той, которая будет применяться по договору между ГТК России и судоходной компанией «Маерск».

Члены КТСР обращаются к ГТК Беларуси с просьбой принять меры совместно с Белорусской железной дорогой по реализации решений Управляющего Комитета руководителей железных дорог Германии, Беларуси, Польши и России о развитии перевозок грузов в сообщении Запад — Восток — Запад в части совершенствования таможенной технологии.

Координационный совет обращается ко всем членам совета с просьбой поддерживать усилия по устранению факторов, сдерживающих привлечение грузов на транссибирский маршрут. Для этого необходимо:

А) Перевозчикам — железным дорогам России, Украины, Беларуси, Германии, Польши, Финляндии, Казахстана, Литвы, Латвии, Эстонии, Монголии обеспечить:

- перевозки грузов по Транссибу необходимым подвижным составом,
- регулярность и гарантированные сроки доставки груза,
- сохранность груза,
- конкурентоспособность ставок в течение всего фрахтового года,
- систему слежения и информирования клиентов о продвижении грузов, в том числе и через Интернет.

Б) Просить Ассоциацию транссибирских интермодальных операторов Японии (TSIOAJ), всех операторов и экспедиторов: ООО «Руссот-ра», ООО «ТИС», ОАО «ВК «Союзтранзит», «Интерконтейнер-Интерфриго», занятых привлечением грузов на ТСМ в сообщении с Японией, обеспечить загрузку судов «Мицуи О. С. К. Лайнз», оперирующих на этом участке. Просить судоходные компании «ДВМП» и «Мицуи О. С. К. Лайнз» по мере роста объемов контейнерных грузов рассмотреть вопрос о постановке второго судна на линию порты Японии — порт Восточный, имея в виду обеспечение судозаходов не реже одного раза в неделю.

Участники заседания считают целесообразным рассмотреть возможность создания совместно с ОСЖД постоянно действующей совместной Рабочей группы по взаимодействию с таможенными органами.

Координационный совет поручает секретариату КТСР совместно с рабочими группами рассмотреть предложения председателя КТСР и его заместителей и включить их в план действий по реализации решений 12-го заседания КТСР.

Участники заседания, учитывая важность вопроса, поручают секретариату КТСР совместно с Рабочей группой по тарифам вести непрерывный мониторинг результатов применения нового Прейску-

ранта 10-01, действующего с 28 августа 2003г., и организовать его освоение всеми экспедиторами — членами КТСП.

Участники заседания заслушали информацию председателя правления и генерального директора АО «Железнодорожного общества» П. Кужмы. Было отмечено, что, во-первых, контейнерный транспорт в Центральной Европе является соединением с портами на Балтийском, Северном и Адриатическом морях, во-вторых, установка торговых контактов с предприятиями и экспедиторскими фирмами за Уралом и в Средней Азии затруднительна. В связи с этим были предложены следующие меры, необходимые для расширения сотрудничества:

— осуществление координации в рамках деятельности рабочих групп для упрощения подходов к решению вопросов ценовых условий и условий перевозок товаров на оси Азия — Европа и в обратном направлении;

— проекты по созданию новых транспортных продуктов с привлекательными ценами;

— предоставление полной информации о технологиях, специальных тарифных условиях при перевозках контейнеров.

По пункту 3

Координационный совет принял к сведению сообщение заместителя генерального секретаря Координационного совета Б. Е. Лукова и отмечает, что все решения, принятые на 11-м заседании Координационного совета, в основном выполняются, что секретариат обеспечивает выполнение плана действий по реализации решений Люцернского заседания КТСП.

Придавая большое значение развитию перевозок транзитных контейнеров в сообщении Япония — Южная Корея — Европа, Координационный совет поручает секретариату Координационного совета:

3.1. Разработать план действий по реализации решений, принимаемых на 12-м заседании КТСП с учетом предложений, высказанных участниками заседания, и представить его председателю КТСП на утверждение до конца декабря 2003 г. и организовать его реализацию в течение 2004 г.

О ходе реализации плана действий докладывать руководству КТСП и информировать постоянных и ассоциированных членов КТСП.

3.2. Проводить работу по расширению географии привлечения грузов на транссибирский маршрут за счет привлечения судоходных компаний, заинтересованных в открытии регулярного линейного сервиса на морском участке ТСМ.

3.3. Продолжать работу с причастными членами КТСП по обеспечению конкурентоспособности транссибирского маршрута с учетом предложений, внесенных участниками заседания.

3.4. Проводить работу совместно с экспедиторами по расширению и укреплению деловых контактов с грузовладельцами и грузоотправителями Европы, Китая, Японии, Южной Кореи и других стран.

Учитывая положительные результаты проведенных презентаций транссибирского сервиса 8 апреля 2003 г. в Берлине, 19 мая 2003 г. в Хельсинки, 29 мая 2003 г. в Пусане, участники заседания рекомендуют ЦФТО ОАО «РЖД» и секретариату КТСП совместно с МПС России и по согласованию с причастными железными дорогами и

экспедиторами провести в 2004 г.:

— презентацию сервиса на транссибирском маршруте в Китае совместно с железными дорогами и экспедиторами — по возможности во второй половине года по согласованию с китайской стороной;

— однодневный семинар по ознакомлению руководства московских представительств промышленных и торговых компаний Японии, Южной Кореи, Китая и других стран с современной организацией перевозок грузов по ТСМ.

3.5. Укреплять деловые контакты с таможенными органами России, Беларуси, Казахстана, Украины и стран Балтии, направленные на упрощение и ускорение таможенных процедур, связанных с перевозками транзитных и импортно-экспортных грузов.

По пункту 4

Координационный совет принял к сведению сообщение членов КТСП по вопросам повышения конкурентоспособности сервиса на Транссибирской магистрали.

4.1. Координационный совет положительно оценивает работу МПС по обеспечению курсирования строго по расписанию контейнерных поездов между портом Восточный и ст. Бусловская, обеспечивая стабильное транзитное время — 11,5 суток. Координационный совет обращается к МПС России, РЖД, БЧ, ЛГ, ЛДЗ, ЭЖД, МАВ и УЗ с просьбой о привлечении стабильного грузопотока на другие направления и обеспечении транзитного времени до Бреста, Калининграда — 12,5 суток; до портов Санкт-Петербург, Клайпеда, Вентспилс, Рига и Муугу — 12,5 суток; до ст. Чоп — 13,5 суток; до Берлина — 14,5 суток.

4.2. КТСП рекомендует экспедиторам, прежде всего Ассоциации транссибирских экспедиторов Японии, а также ассоциациям экспедиторов Ю. Кореи и Европы и операторам/экспедиторам «Интерконтейнер-Интерфриго», «ИнтерРейл Сервисес», «Малтимодал», компаниям «Антей», «МТК «Юнитранс», «ТИС», «ТСЭС», «СТИМ», «Руссотра», «РейлСервис» и другим более активно проводить работу в Японии, Китае, Ю. Кореи и Европе по привлечению грузов на ТСМ из Японии, Китая, Ю. Кореи и других стран АТР на следующие приоритетные направления:

- Москву и Московский узел;
- в Финляндию и страны Северной Европы;
- в Центральную и Восточную Европу через ст. Смоленск — Брест — Малашевичи;
- в Центральную Азию, Афганистан;
- на Украину и страны Юго-Восточной Европы, СНГ и в обратном направлении;
- в Западную и Северную Европу через порты — участники международного проекта «2 К»;
- в страны Балтии.

4.3. Участники заседания заслушали информацию президента АО «Центральное управление по снабжению металлургии» Республики Польша г-на М. Бонка и поддержали его предложение считать одним из приоритетных направлений перевозок грузов в Центральную и Западную Европу маршрут через евротерминал Славков.

Существующий участок пути широкой колеи от границы Украины с Польшей и наличие международного логистического центра «Евро-терминал Славков», расположенного на стыке железных дорог с разной шириной колеи, создают благоприятные условия для перевозки грузов в этом направлении.

Участники заседания приняли к сведению информацию о том, что 29 мая 2003 г. в Катовицах состоялось совещание министров некоторых стран Азии, Дальнего Востока и Европы, на котором был создан Управляющий комитет для подготовки конкретного плана мероприятий, направленного на повышение интенсивности железнодорожных перевозок контейнерных грузов между странами АТР, Дальнего Востока и Европы.

Признано целесообразным участие секретариата КТСП в деятельности этого комитета в части создания тарифных ставок, обеспечения грузопотока и сохранности грузов.

4.4. Координационный совет обращается к компании «Интерконтейнер-Интерфриго» и к членам ГЕТО с просьбой продолжать работу по установлению деловых связей с концерном «Фольксваген», имея в виду возможную реализацию крупномасштабного проекта по перевозке комплектующих компонентов автодеталей концерна «Фольксваген» из Германии в Китай по ТСМ, а также в случае при-



...направление просит причастные адми-
...железных дорог выработать и применить конкурентоспо-
...ставку для этих перевозок.

4.5. Участники заседания поддержали предложение руководства ОАО «Закарпатинтерпорт» о необходимости в связи с подписанием конвенции о свободной торговле между Украиной и Венгрией активизации внедрения логистических подходов на западной границе государств СНГ на Украине, что имеет важное значение для наполнения транссибирского маршрута через создание эффективной интермодальной системы на границе Украина — Венгрия — Словакия — Румыния.

Координационный совет поручает ОАО «Закарпатинтерпорт» и причастным организациям обеспечить развитие приграничной терминальной инфраструктуры за счет реализации совместных межрегиональных и международных проектов.

4.6. В целях сохранения достигнутых объемов перевозок по Транссибирской магистрали транзитных и внешнеторговых грузов Координационный совет обращается к руководству ОАО «РЖД» с просьбой решить вопросы обеспечения сохранности перевозимого груза без взимания дополнительных платежей по всем направлениям.

4.7. В целях увеличения транзитного грузопотока товаров народного потребления в адрес Министерства железных дорог Китайской Народной Республики было направлено письмо об организации движения вагонов и контейнеров маршрутными отправлениями Урумчи — Москва транзитом через Казахстан.

Также ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» совместно с железнодорожными администрациями стран Украины и России ведет работу по реализации проекта организации контейнерного поезда между Китаем и Венгрией транзитом через Казахстан, Россию и Украину.

По пункту 5

Координационный совет констатирует, что конкурентоспособность применяемых ставок на перевозку грузов по Транссибу в сравнении со ставками, используемыми на альтернативных направлениях, является одним из решающих условий для привлечения грузов на транссибирский маршрут, что в связи с повышением фрахтовых ставок на морских маршрутах в Европу складываются тарифные условия для возрождения транзитных перевозок по ТСМ в Восточную и Центральную Европу.

5.1. Участники заседания с удовлетворением приняли к сведению, что судоходные компании «ДВМП», «Хюндай Мерчант Марин», «Совкомфлот» и «Магистраль — Контейнерные линии» сохранили и в 2003 г. фрахтовые ставки на перевозку на участке порты Южной Кореи — порт Восточный внешнеторговых грузов на уровне 2002 г.

5.2. Координационный совет обращается с просьбой ко всем перевозчикам — железным дорогам, судоходным компаниям и портам — принять меры к применению в установленном порядке конкурентоспособных сквозных ставок на перевозку транзитных контейнеров:

- на западном участке транссибирского маршрута на Центральную Европу (ПКП, ДБ);
- на юго-западном участке транссибирского маршрута (РЖД, УЗ, МАВ, ЖСР);
- на Западную Европу через порт Санкт-Петербург (РЖД, порт Санкт-Петербург);
- на Западную Европу по железным дорогам Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии и России (ЛГ, ЛДЭ, ЭЖД, ВР и РЖД);
- на страны Центральной Азии и Афганистан (ДВМП/ХММ/СКФ/МНД/КТЖ).

О принятом решении информировать членов КСТСП через секретариат КСТСП в январе 2004 г.

Координационный совет поручает секретариату КСТСП и причастным железным дорогам и операторам/экспедиторам сосредоточить усилия на вопросах сохранения и увеличения объемов транзитных перевозок на указанных направлениях, поддерживать инициативу тех операторов и экспедиторов, которые привлекают грузы на эти направления. Секретариату КСТСП о результатах регулярно информировать членов Координационного совета.

5.3. Группа европейских транссибирских операторов ГЕТО подтвердила свою просьбу, обращенную к железнодорожным администрациям — членам КСТСП, рассмотреть вопрос установления единой валюты евро.

5.4. Участники заседания с удовлетворением отметили конструктивное и плодотворное взаимодействие между железными дорогами, КСТСП, экспедиторами и таможенными органами Российской Федерации в последние годы, что способствовало сокращению времени нахождения контейнеров на погранпереходах.

Участники заседания отмечают хорошо отлаженную работу Выборгской таможни и считают важным сохранение сложившейся практики ее работы по таможенному оформлению транзитных грузов, что способствовало привлечению транзитных грузов в Финляндию.

В целях упрощения таможенных процедур в отношении транзитных и внешнеторговых грузов, перевозимых транзитом по территории Российской Федерации, участники заседания обращаются с просьбой к ГТК России распространить упрощенный порядок таможенного досмотра на все пограничные переходы железных дорог России с сопредельными странами, включая страны СНГ.

В целях ускорения транзитной таможенной обработки контейнеров участники заседания обращаются к ГТК России с просьбой рассмотреть возможность более широкого практического использования системы «Клэр пэк» (Clear pack) — таможенной очистки транзитных и внешнеторговых товаров на борту судов, доставляющих контейнеры в порт Восточный.

Участники заседания просят причастные железные дороги и секретариат КСТСП обратиться к государственным таможенным органам Украины, России, Беларуси и Казахстана с просьбой рассмотреть возможность применения упрощенной процедуры в отношении перевозки транзитных товаров в сообщении между Венгрией, Словакией, Чехией, Москвой и другими городами России и Казахстана транзитом по железным дорогам Украины.

5.5. Группа ГЕТО подтверждает свое предложение рассмотреть совместно с заинтересованными сторонами образование совместного контейнерного парка для транссибирских перевозок. Секретариату КСТСП обратиться к членам КСТСП, заинтересованным в создании «контейнерного пула», обобщить предложения и выработать согласованное решение по этому вопросу и информировать членов КСТСП.

5.6. Группа ГЕТО просит Рабочую группу по тарифам рассмотреть вопрос о тарифных условиях для курсирования контейнерного поезда «Восточный ветер» в связи с вводом в августе 2003 г. единого тарифа 10-01 на перевозку грузов по железным дорогам Российской Федерации.

5.7. Участники заседания констатируют, что остается нерешенным вопрос об упрощении системы применения льготной ставки НДС «О» на перевозку и обработку транзитных и экспортно-импортных контейнерных грузов.

По пункту 6

Координационный совет положительно оценивает инициативу ОАО «ДВМП», «Совкомфлот Логистика», «Магистраль — Контейнерные линии» и ООО «ТИС» по осуществлению совместно с «Ф. Е. Транс» и другими экспедиторскими фирмами регулярных перевозок между портами Шанхай и Нинбо и поддерживает усилия этих компаний по привлечению грузов на эти линии, на транссибирский маршрут.

Участники заседания рассматривают развитие перевозок грузов в/из Китая как задачу первостепенной важности.

Координационный совет поручает секретариату КСТСП совместно с «ТрансКонтейнер» (филиалом ОАО «РЖД») оказать практическое содействие в наращивании контейнерного грузопотока на этих новых направлениях, а также по возможности согласовать с китайской стороной проведение в Китае в 2004 г. Презентации современных возможностей Транссибирской магистрали по осуществлению перевозок контейнерных грузов.

Координационный совет принял к сведению информацию о проводимой ОАО «ДВМП», ООО «Совкомфлот Логистика» и ЗАО «Евросиб СПб — Транспортные системы» работе по развитию перевозок грузов на Дальнем Востоке и Балтике в увязке с перевозками по Транссибу.

По пункту 7

7.1. Участники заседания приняли к руководству и исполнению решения руководителей железных дорог Российской Федерации, Германии, Польши и Беларуси о дальнейшем развитии и наращивании объемов перевозок в сообщении Запад — Восток — Запад. Координационный совет принял к сведению сообщения представ...

вителей Польских железных дорог, Белорусской железной дороги, «Интерконтейнер-Интерфриго», фирмы «ИнтерРейл Сервисес» — участников сообщения Берлин — Москва («Восточный ветер») и сообщения Малашевичи — Берлин «Западный ветер» и отмечает, что за 8 месяцев текущего года поездом «Восточный ветер» было перевезено 4908 контейнеров ДФЭ, что означает уменьшение объема перевозок в этом сообщении в текущем году на 28% по сравнению с прошлым годом.

Координационный совет одобряет инициативу руководства фирмы «Интерконтейнер-Интерфриго», которая совместно с «ИнтерРейл Сервисес» и железными дорогами Германии, Польши, Беларуси и России обеспечивает регулярное курсирование маршрутного контейнерного поезда Малашевичи — Берлин («Западный ветер») и подтверждает, что этим сообщением создана предпосылка для продления транзитных перевозок по транссибирскому маршруту из Японии и Южной Кореи в Европу. Операторы поезда «Восточный ветер»/«Западный ветер» отметили, что, к сожалению, из-за переключения российско-го экспорта в контейнерах на российские порты отправление поезда «Западный ветер» нерегулярно и не в полном составе.

Участники заседания также поддерживают компании «Интерконтейнер-Интерфриго» и «ИнтерРейл Сервисес», которые совместно с железными дорогами Польши и Германии проводят целенаправленную работу по совершенствованию сообщения «Восточный ветер», регулярно проводят совещания представителей причастных железных дорог и экспедиторов для укрепления позиции поезда «Восточный ветер» на рынке транспортных услуг Европы как основы сообщения Запад — Восток — Запад. Совещания по «Восточному ветру» были проведены 27.03.2003 г. (г. Москва, в рамках выставки «Транс-Россия-2003»), 08.10.2003 г. (г. Москва).

Координационный совет поддерживает инициативу «Интерконтейнер-Интерфриго», «ИнтерРейл Сервисес» и «ТрансИнформ» по поддержанию информационной системы для перевозок поездом «Восточный ветер» на всем пути следования.

В целях исключения простоя контейнеров на погранпереходах по таможенным вопросам участники заседания обращаются ко всем экспедиторам с просьбой повысить качество заполнения товароспроводительных транспортных документов в строгом соответствии с таможенными требованиями.

Секретариату КТСП предлагается поддерживать работу членов КТСП в части укрепления позиции «Восточный ветер»/«Западный ветер» по привлечению грузов на это сообщение и при составлении мероприятий по дальнейшему совершенствованию перевозок грузов в сообщениях «Восточный ветер»/«Западный ветер», увязывать эти сообщения с перевозками грузов по ТСМ.

Координационный совет отмечает положительный опыт формирования поезда по ст. Брест назначением на Казахстан и Центральную Азию.

В связи с изменением плана формирования поездов с 01.07.2003 г. Координационный совет обращается к руководству Белорусской железной дороги провести совещание членов Рабочей группы «Восточного ветра» для повторного рассмотрения данного вопроса.

7.2. Участники заседания поддерживают усилия организаторов контейнерного поезда «Монгольский вектор» — компаний «Тушин», «Рубикон» и брестского филиала «Белинтертранс» — по дальнейшему привлечению дополнительных объемов грузов на транссибирский маршрут и приняли к сведению информацию об организации демонстрационного поезда под эгидой ЭСКАТО ООН с отправлением из Бреста 15 июня 2004 г.

Участники заседания положительно оценивают инициативу экспедиторской фирмы «АРГО Бохемия» по организации совместно с ЧД, ПКП, БЧ и РЖД прямого контейнерного поезда по маршруту ст. Острава — Малашевичи/ Брест — Минск — Москва и далее на Восток с включением по ст. Брест групп контейнеров в прямой поезд Брест — Москва и далее на Восток и Брест — Центральная Азия и в целях привлечения дополнительных объемов грузов на сообщение Запад — Восток рекомендуют причастным железным дорогам, операторам и экспедиторам обеспечить беспрепятственную перевозку контейнерных грузов по указанному маршруту. Результаты перевозок грузов этим поездом рассмотреть на совещании причастных членов КТСП в первой половине 2004 г.

7.3. Участники заседания приняли к сведению сообщения представителей железных дорог Австрии, Словакии, Венгрии и Украины, а

также компании «Лиски» и «Интерконтейнер-Интерфриго» об эксплуатации контейнерного поезда Будапешт — Москва «Чардаш»/«Карпаты» и отмечают, что работа, проводимая в рамках КТСП по возобновлению курсирования поезда «Чардаш», дала определенные результаты. КТСП поручает компаниям «Интерконтейнер-Интерфриго», «Лиски», «РейлСервис», «ОВВ/Спедишн Холдинг АГ» и другим частным экспедиторским фирмам совместно с ОББ, МАВ, ЖС, УЗ и «ТрансКонтейнер» — филиалом ОАО «РЖД» и в дальнейшем осуществлять целенаправленную работу по привлечению грузов на поезд «Чардаш»/«Карпаты».

Результаты возобновления регулярных перевозок грузов поездом «Чардаш»/«Карпаты» по мере необходимости рассмотреть на совещании представителей причастных железных дорог и операторов/экспедиторов.

7.4. Участники заседания приняли к сведению сообщения представителей компании «Модуль» о проекте организации перевозок грузов прямым контейнерным поездом «РУС» Россия — Украина — Словакия по маршруту ст. Койты — Зерново — Ужгород — Ганиска.

7.5. Участники заседания приняли к сведению сообщения представителей «ТрансКонтейнер» — филиала ОАО «РЖД» — и «ВР Карго» об опыте перевозок грузов прямым контейнерным поездом «Северное сияние» Финляндия — Москва и отмечают, что для успешного развития перевозок этим поездом следует сформировать необходимую грузовую базу за счет расширения состава экспедиторов, привлекающих грузы.

7.6. Участники заседания приняли к сведению сообщения представителей «Укрзалізниця» об организации контейнерных перевозок в составе контейнерных поездов из Дальнего Востока, Средней Азии в Европу с использованием Транссибирской магистрали транзитом по территории Украины через пограничный переход Изов-Хрубешув.

Координационный совет рекомендует администрациям железных дорог Украины и Казахстана совместно с экспедиторами КНР проводить работу по привлечению грузов на этот маршрут за счет переключения грузопотока с моря на железные дороги.

Участники заседания рекомендуют секретариату КТСП оказывать содействие в организации перевозок грузов в данном направлении, исключая при этом переключения грузопотока с ТСМ на евроазиатский маршрут.

По пункту 8

Участники заседания приняли к сведению сообщения руководителей Латвийской, Литовской и Эстонской железных дорог о реализации совместного транспортного продукта в рамках Пакета балтийского продукта (ПБП) и реализации решений 11-го заседания КТСП и констатируют, что:

• 29 ноября 2002 г. в Риге, 14 января 2003 г. в Москве на совещаниях представителей железнодорожных администраций Казахстана, Латвии, Литвы, России, Узбекистана, Эстонии совместно с компанией «ТИС» был рассмотрен вопрос о совместной организации перевозок контейнерных грузов в/из/через страны Балтии маршрутным поездом «Балтика-Транзит» и было принято решение об опытной эксплуатации контейнерного поезда «Балтика-Транзит». 6 мая 2003 г. этот поезд был введен в эксплуатацию.

• 27-28 августа 2003г. в Алма-Ате на совещании представителей причастных железнодорожных администраций, секретариата КТСП, «ТрансКонтейнер» — филиала ОАО «РЖД», ОАО «Казтранс-сервис», ООО «ТИС», ООО «АЕД» в целях привлечения дополнительных объемов грузов на контейнерный поезд «Балтика-Транзит» было подтверждено применение принципа равнодоступности всех экспедиторов и грузоотправителей к данному поезду. Было отмечено, что за 3 месяца в режиме опытной эксплуатации отправлено 11 поездов, имеет место устойчивый рост перевозок контейнеров.

Участники заседания отметили, что дальнейшее развитие этого проекта является перспективным.

Участники заседания положительно оценивают содействие руководства дирекции Совета по железнодорожному транспорту в решении практических вопросов организации поезда «Балтика-Транзит» и обеспечения его курсирования.

ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» в лице уполномоченной компании ОАО «Казтранссервис» также активно содействует успешной реали-



подвижным составом для вывоза из порта Восточный контейнерных грузов без задержек.

По пункту 10

Координационный совет принял к сведению информацию ЗАО «Компания «ТрансТелеКом» о создании телекоммуникационной магистрали в направлении Находка — Москва — Минск — Варшава — Берлин для информационного обеспечения контейнерных перевозок по всему транссибирскому маршруту и рекомендует всем грузоперевозчикам использовать в работе возможности этой сети.

Координационный совет поручает ЗАО «Компания «ТрансТелеКом» рассмотреть возможности подключения информационных сетей ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» к указанной телекоммуникационной магистрали.

Координационный совет также поручает ЗАО «Компания «ТрансТелеКом» рассмотреть возможность подключения к указанной телекоммуникационной магистрали информационных сетей заинтересованных государств (Германия, Польша, Белоруссия, Финляндия, Монголия, Китай и др.) для создания единого информационного пространства вдоль международного транссибирского маршрута и рекомендует провести переговоры с телекоммуникационными операторами этих стран, о чем доложить на очередном 13-м заседании КТСП. С этой целью Координационный совет обязуется всемерно содействовать ЗАО «Компания «ТрансТелеКом» в создании данного информационного пространства.

ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» в лице дочерней компании ОАО «ТрансТелеКом» приступило к созданию высоконадежной магистральной сети передачи данных с интеграцией услуг на базе волоконно-оптических линий связи (ВОЛС), с поэтапной заменой устаревшего коммуникационного оборудования на цифровое в направлении Петропавловск — Астана — Алма-Ата — Актогай — Дотык, что позволит расширить информационное пространство зоны обслуживания и создать возможность пропуска международного транзитного трафика в сообщении Россия — Китай, государств Центральной Азии, Ближнего и Среднего Востока.

По пункту 11

Участники заседания приняли к сведению информацию фирмы «СанГейт» и просят руководство морских портов и железных дорог — членов КТСП оказывать практическое содействие этим компаниям в развитии перевозок скоропортящихся грузов, включая в рефконтейнерах.

Координационный совет считает весьма перспективным развитие перевозок грузов в рефрижераторных вагонах, контейнерах и танк-контейнерах. Координационный совет рекомендует рабочим группам КТСП по тарифам и технологии перевозок создать необходимые условия для развития этих видов перевозок.

По пункту 12

Участники заседания приняли к сведению информацию о работе экспедиторов, имеющих статус оператора по обеспечению перевозок контейнерных грузов по транссибирскому маршруту: «Транссибирский интермодальный сервис», «Транссибирский ЭкспрессСервис», «Фирма «РейлСервис», «Руссотра», «Концерн «Союзвнештранс», «Дальвнештранс» в период между 11-м и 12-м пленарными заседа-

данного проекта. ОАО «Казтранссервис» ведет активную работу по продлению данного маршрута на Иран, Китай и Афганистан, а также по организации ускоренного контейнерного поезда в обратном направлении с формированием по ст. Арысь для отправки грузов из южных регионов Казахстана и Узбекистана по ст. Актобе для отправки грузов из западных регионов Казахстана и Узбекистана.

Рабочей группе КТСП по тарифам рекомендовать рассмотреть изменение конкурентоспособного ж.д. тарифа для грузов, идущих через Транссибирскую магистраль в направлении портов международного проекта «2К».

Результаты работы по привлечению грузов на железные дороги стран Балтии рассмотреть на совещании в I квартале 2004 г.

По пункту 9

Координационный совет принял к сведению сообщение руководства Министерства транспорта Российской Федерации и портов и отмечает, что Служба морского флота Минтранса России уделяет постоянное внимание развитию и использованию возможностей портов как Западного региона, так и Дальнего Востока России в увязке с привлечением грузов на Транссиб.

Участники заседания констатируют, что основные порты Российской Федерации — члены КТСП в 2002 г. суммарно переработали 809 456 контейнеров (ДФЭ).

Рост объемов перевозок является результатом скоординированной работы всех причастных членов КТСП — МПС России, ЦФТО ОАО «РЖД», ВМКС, судоходных компаний и экспедиторов.

КТСП с удовлетворением принял к сведению ввод в эксплуатацию паромов на Балтике на линии Санкт-Петербург — Калининград — Засниц и Выборг — Калининград — Киль.

Участники совещания поддерживают предложение руководства ОАО «Владивостокский морской торговый порт» об организации прямого и обратного контейнерных поездов в направлении Владивосток — Москва с возможностью дальнейшего продления до стран Восточной и Западной Европы.

Участники совещания также поддерживают предложения причастных организаций по созданию в рамках Соглашения «2К» прямого контейнерного поезда Калининград — Клайпеда — Москва и при этом отмечают, что потенциальная грузовая база для создания такого поезда имеется (порт Калининград переработал в 2002 г. 27871 контейнер, а за 8 месяцев 2003 г. — 24471 контейнер; порт Клайпеда переработал 71609 и 78162 контейнера соответственно).

Участники заседания обращаются с просьбой к руководству МПС России оказать содействие в организации этого поезда при условии обеспечения причастными портами и железными дорогами необходимой грузовой базы и согласовании конкурентоспособных тарифных условий по сравнению с автотранспортом.

Участники заседания с удовлетворением приняли к сведению информацию руководства ЗАО «ВМКС» о том, что с 27 февраля 2003 г. организовано регулярное курсирование прямого контейнерного поезда по маршруту порт Восточный — Алма-Ата. В целях наращивания объемов перевозок грузов на Центральную Азию проведена работа по организации регулярного курсирования второго контейнерного поезда в данном направлении.

За март — август 2003 г. из порта Восточный отправлено всего 36 поездов (4185 контейнеров в ДФЭ) назначением на Алма-Ату.

Участники заседания с удовлетворением отметили, что ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» и ОАО «Казтранссервис» приняли активное участие в организации ускоренного контейнерного поезда по маршруту Находка-Восточный — Алма-Ата с продлением маршрута до Ташмента и далее до станций Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана и Туркменистана.

Для организации поезда в обратном направлении члены КТСП считают целесообразным рассмотреть возможность организации подсылки порожних контейнеров на ст. Достык — Алашаньку для погрузки грузов из СУАР КНР в направлении Российской Федерации и стран ЕЭС.

В целях обеспечения постоянно возрастающего объема перевозок по транссибирскому маршруту внешнеторговых и транзитных грузов участники заседания обращаются к руководству МПС России с просьбой принять необходимые меры по обеспечению необходимым

ниями обеспечили перевозку значительных объемов грузов, указанных в таблице:

Экспедиторские компании	Объемы перевозок (ДФЭ)		
	2001	2002	2003 (за 8 м-цев)
ООО «Транссибирский интермодальный сервис» Манухин Вячеслав Евгеньевич — президент	40 131	50 062	47 750
ООО «Фирма «РейлСервис» Баранова Лариса Федоровна — генеральный директор	42 100	38 584	16 651 (за 6 м-цев)
ООО «ТрансСибирский ЭкспрессСервис» Роберт Ватерман — генеральный директор	17 356	18 720	19 391
ООО «Руссофра» Мельникова Ольга Васильевна — генеральный директор	10 710	6 000	7 800
ООО «Концерн «Союзвнештранс» Антонов Дмитрий Леонидович — генеральный директор	3 000	7 394	5 322
ООО «ТЭФ «Дальвнештранс» Литовченко Ирина Эдуардовна — генеральный директор	2 123	1 127	
Всего	115 420	121 887	

Участники заседания отмечают, что указанные экспедиторы в основном успешно выполняют решение заседания Межведомственной комиссии по конкурсному отбору экспедиторов, обеспечивающих перевозку грузов по транссибирскому маршруту, и поручают им увеличить объем перевозок контейнерных грузов в 2004 г. по ТСМ на 25-30%.

Участники заседания также положительно оценивают результаты, достигнутые рядом экспедиторских компаний в обеспечении перевозок контейнерных грузов в 2003 г.: «Рускон», «Спедконт», «Евросиб СПб — Транспортные системы», «Модуль» и другие.

Участники заседания считают, что активная и результативная работа экспедиторов — членов КТСП позволит в полной мере использовать транспортный потенциал Транссиба. При этом отпадет необходимость «создания единого оператора» для привлечения грузов на Транссибирскую магистраль.

Ассоциация экспедиторов России выступила с предложением обратиться с просьбой к ОАО «РЖД» и МПС России рассмотреть положение о «ТрансКонтейнер» — филиале ОАО «РЖД» на предмет содействия антимонопольному законодательству Российской Федерации.

По пункту 13

13.1. Участники заседания с удовлетворением приняли к сведению информацию заместителя администратора Корейских национальных железных дорог г-на Ли Кеун Кук о ходе восстановления железной дороги между Югом и Севером и о последующем соединении Транскорейской железной дороги с Транссибирской магистралью. Члены КТСП связывают реализацию этого крупномасштабного проекта с привлечением дополнительных объемов грузов на Транссиб, с возможностью соединения Корейских национальных железных дорог с железнодорожной сетью Российской Федерации и другими странами СНГ, с интеграцией КНЖД с транспортной системой Европы.

Члены Координационного совета поддерживают проводимую работу по реализации указанного проекта и окажут содействие в его осуществлении.

13.2. Координационный совет принял к сведению информацию представителей железных дорог Казахстана о взаимодействии ЗАО «Национальная компания «Казахстан темір жолы» — постоянного члена КТСП — с Международным координационным советом по транссибирским перевозкам в вопросах привлечения грузов с моря

на транссибирский и трансазиатский маршруты и в целом поддерживает работу, проводимую секретариатом КТСП и ЗАО «Национальная компания «Казахстан темір жолы».

В целях увеличения грузопотоков с западных и центральных регионов Китая руководство ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» выступило с предложением рассмотреть возможность решения следующих вопросов:

- снижения «особого тарифа», установленного на участке Уси — Алашанькоу;
- подачи грузовых вагонов РЖД для погрузки в КНР на ст. Урумчи для дальнейшей отправки по транссибирскому и трансазиатскому маршрутам;
- подсылки российских порожних контейнеров на ст. Достык или Алашанькоу для погрузки грузов из СУАР КНР в направлении Российской Федерации и стран ЕЭС;
- об установлении сквозной тарифной ставки \$0,15 за конт/км для собственного 20-футового контейнера и \$0,18 за конт/км для 20-футового контейнера принадлежности ж.д., а также \$0,27 за конт/км для собственного 40-футового контейнера и \$0,32 за конт/км для 40-футового контейнера принадлежности ж.д.

Участники заседания приняли к сведению информацию руководства ЗАО «НК «Казахстан темір жолы», что в настоящее время Казахстан и Китай ведут работы по модернизации погранперехода Достык — Алашанькоу. В сентябре 2003 г. в ходе очередного совещания смешанных комиссий пограничных железных дорог Казахстана и Китая стороны договорились об увеличении грузопотока через погранпереход Достык — Алашанькоу до 10 млн. тонн в год до 2006 г.

Участники заседания подчеркивают, что грузопоток на трансазиатский маршрут следует формировать за счет переключения грузов с морских маршрутов и за счет привлечения грузов из центральных и западных регионов Китая.

Переключение с транссибирского маршрута освоенного грузопотока на трансазиатский маршрут противоречит целям и задачам КТСП.

КС поручает секретариату КТСП при обсуждении вопросов организации перевозок грузов по Трансазиатской магистрали в увязке с Транссибом руководствоваться положениями Устава КТСП.

По пункту 14

14.1. Координационный совет принял к сведению информацию секретариата КТСП по вопросу обновления состава рабочих групп и утвердил следующие обновленные составы рабочих групп:

а) Рабочая группа по совершенствованию технологии перевозок контейнерных грузов по ТСМ:

Х. Ш. Зябиров —	первый заместитель министра путей сообщения Российской Федерации (руководитель рабочей группы)
Л. А. Лозбенко —	первый заместитель председателя Государственного таможенного комитета Российской Федерации
М. В. Мостовой —	зам. генерального директора «Укрзалізниця» (заместитель руководителя рабочей группы)
М. Фридрих —	генеральный директор ЗАО «ВМКС» (заместитель руководителя рабочей группы)
М. Хоречны —	заведующий отделом комбинированных перевозок железнодорожного общества АО Словацкой Республики
Э. Квашневски —	заместитель директора Дивизии грузовых перевозок Железнодорожного общества АО Словацкой Республики
К. Смежхальска —	реферандж в Бюро интермодальных перевозок и логистических центров АО «ПКП Карго»
П. В. Баскаков —	директор центра по перевозкам грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер» — филиала ОАО «Российские железные дороги»
С. В. Жогов —	управляющий директор компании «ЮНИКО Лоджистикс Лтд.» (заместитель руководителя рабочей группы)
А. Е. Станкевич —	начальник службы грузовой работы и

- внешнеэкономической деятельности
Белорусской железной дороги
- В. Витковский — председатель правления «Спедконт»
- Г. Л. Звягинцев — главный диспетчер ОАО «Владивостокский морской торговый порт»
- Н. Н. Стрельцов — заместитель генерального директора ООО «Руссофра»
- В. Г. Барченко — генеральный директор ЗАО «Ф. Е. Транс Холдинг»
- В. М. Фокин — зам. генерального директора ООО «ТИС»
- Донг Хун Ли — директор московского представительства «Хюндай Мерчант Марин»
- М. В. Мунькин — глава московского представительства «Интерконтейнер-Интерфриго»
- В. Т. Сухоруков — первый вице-президент «МТК ЮниТранс»
- А. Г. Городецкий — директор ЗАО «Евросиб СПб — Транспортные системы»
- В. М. Логунов — генеральный директор компании «Антей»
- М. Новицки — президент коммерческо-логистического центра в Славкове
- В. А. Виноградов — генеральный директор АО «Совмортранс»
- А. Т. Николов — заместитель генерального директора по международным перевозкам ЗАО «СТИМ»
- Л. А. Михальчук — вице-президент НП «Объединение вагоностроителей»
- Ю. С. Юкин — менеджер отдела маркетинга ООО «Фирма «РейлСервис»

б) Рабочая группа по тарифам:

- В. П. Иванов — начальник ЦФТО ОАО «РЖД» (руководитель рабочей группы)
- П. Кужма — председатель правления и генеральный директор Железнодорожного общества АО Словацкой Республики (заместитель руководителя рабочей группы)
- Я. Данчей — коммерческий директор Железнодорожного общества АО Словацкой Республики
- И. Биржишкис — генеральный директор АО «Летувос гяляжинкяляй»
- М. Антонович — член правления «ПКП Карго», директор по маркетингу и коммерческим вопросам «ПКП Карго» (заместитель руководителя рабочей группы)
- Б. Кобус — член правления ПКП, директор по маркетингу и коммерции ПКП
- Г. В. Зимовская — заместитель начальника ЦФТО ОАО «РЖД» (заместитель руководителя рабочей группы)
- Б. Лубис — президент и председатель правления АО «Клайпедская стивидорная компания»
- С. А. Байко — первый заместитель председателя правления, первый заместитель генерального директора ГАО «Латвияс дзелзцелын»
- Й. Зиденбидель — глава генерального представительства ДБ АГ в СНГ
- К. К. Жангаскин — вице-президент ЗАО «НК «Казахстан темір жолы» (заместитель руководителя рабочей группы)
- А. П. Грецкий — начальник экономической службы Белорусской железной дороги
- У. Кох — директор «Интерконтейнер-Интерфриго», директор «ИнтерРейл Сервисес»
- Ф. Томмак — директор «ИнтерРейл Сервисес», Берлин
- А. М. Дреничев — президент ООО «МТК «ЮниТранс»
- В. Н. Манаров — генеральный директор АО «Финнсовтранс»

- О. В. Мельникова — председатель правления и генеральный директор ООО «Руссофра»
- В. Д. Андриюшин — генеральный директор ООО «Союзвнештранс Интернационале»
- С. Ч. Ким — генеральный директор «ТрансРейл БЧ»
- Р. Ватерман — генеральный директор ООО «ТСЭС»
- Б. Штекель — директор берлинского филиала фирмы «ТРАНЗА», директор по восточному направлению фирмы «ТРАНЗА»
- Е. Хюбнер — заместитель директора по восточному направлению фирмы «ТРАНЗА»
- А. В. Иванов — начальник контейнерного отдела ЗАО «Ф. Е. Транс Холдинг»
- И. А. Чеканова — начальник отдела тарифов ООО «Фирма «РейлСервис»
- М. Е. Гусарова — глава московского представительства ООО «Рускон»
- А. Г. Кириллова — глава московского представительства компании «СанГейт»
- П. Р. Лагов — зам. генерального директора ООО «ТИС»
- И. Е. Миронова — исполнительный директор по экономике НП «Объединение вагоностроителей»
- В. В. Немцов — заместитель начальника отдела взаимодействия и расчетов с железными дорогами ЗАО «Рубикон»
- Г. В. Шабалин — генеральный директор ООО «Магистраль — Контейнерные линии»
- А. Е. Рыбалко — генеральный директор ООО «Совкомфлот Логистика»
- О. Ю. Зенкович — начальник отдела тарифов и экспедирования компании «Антей»

в) Рабочая группа по перевозкам грузов на морском участке ТСМ:

- Ч. Ш. Измайлов — заместитель министра транспорта Российской Федерации (руководитель рабочей группы)
- И. М. Русу — генеральный директор ОАО «Морской торговый порт Санкт-Петербург» (заместитель руководителя рабочей группы)
- В. Н. Ковбасюк — генеральный директор ОАО «Новороссийский морской торговый порт»
- В. В. Никулин — генеральный директор ОАО «Мурманский морской торговый порт»
- В. А. Попов — генеральный директор ОАО «Порт Восточный»
- Г. Л. Звягинцев — управляющий директор ОАО «Владивостокский морской торговый порт»
- Г. Н. Мясников — генеральный директор ОАО «Находкинский морской торговый порт»
- А. С. Богудинов — коммерческий директор ОАО «Бакинский морской торговый порт» (заместитель руководителя рабочей группы)
- Н. Исии — генеральный секретарь Ассоциации интермодальных операторов Японии
- С. В. Костян — начальник управления контейнерных линий ОАО «ДВМП» (заместитель руководителя рабочей группы)
- В. И. Мартынов — управляющий директор ОАО «Сахалинское морское пароходство»
- И. А. Чухломин — коммерческий директор ЗАО «ВМКС»
- А. А. Давыденко — генеральный директор АО «Морцентр-ТЭК»
- С. А. Яполб — начальник отдела ООО «МТК ЮниТранс»
- В. И. Маловатский — первый заместитель генерального директора АО «Совмортранс»
- А. И. Диденко — заместитель директора компании «Антей»
- Р. Войславски — главный специалист Бюро интермодальных

	перевозок и логистических центров АО «ПКП Карго»
В. В. Степанов —	заместитель начальника коммерческого отдела ООО «Фирма «РейлСервис»
А. С. Костенко —	заместитель генерального директора «Финнсовтранс»
Э. Плаушка —	генеральный директор АО «КЛАСКО»

КСТСП рекомендует членам рабочих групп до конца 2003 г. сообщить в секретариат совета предложения по программе работы рабочих групп на 2004 год.

Координационный совет поручает секретариату и руководителям Рабочей группы по совершенствованию технологии перевозок, Рабочей группы по тарифам и Рабочей группы по перевозкам на морском участке ТСМ в 2003/2004 г. сосредоточить основное внимание:

а) на привлечении транзитных грузов на ТСМ в направлении на:

- Центральную Европу через Брест;
- Восточную и Юго-Восточную Европу транзитом по Украине;
- Северную Европу и Скандинавию через морские порты Санкт-Петербурга;
- страны Балтики.

Учитывая решающее значение уровня тарифов для привлечения грузов на ТСМ в направлении на Европу, Казахстан, страны Центральной Азии и Афганистан, КС предлагает секретариату КСТСП совместно с Рабочей группой по тарифам подготовить в начале 2004 г. предложения по конкурентоспособным ставкам на перевозку транзитных контейнеров по ТСМ с учетом предложений, внесенных участниками 12-го заседания Координационного совета, и сообщить их членам КСТСП;

б) на сохранении и увеличении грузопотоков на Казахстан и страны Центральной Азии;

в) на привлечении грузов в сообщении «Восточный ветер»/ «Западный ветер» в увязке с перевозками грузов по транссибирскому маршруту путем совершенствования технологии и тарифных условий перевозок грузов в этих сообщениях;

г) на привлечении контейнерных грузов в порты Ванино, Находка и Посьет. Организовать регулярную популяризацию возможностей указанных портов среди грузоотправителей, операторов и экспедиторов, используя национальные и международные транспортные издания и систему Интернет;

д) на продолжении работы совместно с таможенными органами и железными дорогами России, Республики Беларусь, Польши, Украины, Казахстана, Латвии, Литвы и Эстонии по упрощению таможенных процедур на пограничных переходах в отношении оформления транзитных и импорто-экспортных грузов на базе существующего законодательства.

Проводить работу с операторами и экспедиторами по обеспечению строгого соблюдения таможенных норм и стандартов при оформлении транспортно-сопроводительных документов.

14.2. Заслушав сообщение секретариата КСТСП о президенте компании «ДАЕ-А Транспорт Ко. Лтд.», руководителе Комитета АМГЭК по перевозкам в северном транспортном регионе Южной Кореи и по Транссибирской магистрали г-не Кюнг Хо Пак, Координационный совет, учитывая рекомендации президента АМГЭК г-на Ч. С. Сонга, избрал его заместителем генерального секретаря КСТСП по Республике Корея и прилегающим регионам вместо г-на Х. Д. Пака.

14.2.1. Участники заседания приняли к сведению информацию секретариата КСТСП о том, что г-н Атласов Виктор Григорьевич, избранный на 10-м заседании КСТСП, с июня 2003 г. не входит в состав секретариата КСТСП в связи с его переходом на другую работу.

14.3. Заслушав сообщение секретариата КСТСП, Координационный совет отмечает, что:

14.3.1. В результате проведенной секретариатом работы размер арендной платы за снимаемое помещение сохраняется на уровне 1999 г., проводится работа по сокращению расходов по использованию средств связи за счет широкого использования электронной почты и использованию дешевых услуг новой компании связи. Расходная часть бюджета секретариата Координационного совета сохраняется на низком уровне также в связи с тем, что президент ОАО «Российские железные дороги» Г. М. Фадеев выполняет функции председателя КСТСП и генерального секретаря КСТСП безвозмездно.

14.3.2. В основном все члены КСТСП в 2003 г. своевременно и в полном объеме внесли членские взносы. Координационный совет обращается с просьбой к членам КСТСП, которые еще не перечислили членские

взносы за 2003 г., сделать это до конца 2003 г.

Заслушав информацию секретариата КСТСП о выполнении бюджета расходов секретариата на 2003 г., Координационный совет с удовлетворением отметил, что Ассоциация операторов и экспедиторов Европы (ГЕТО) и Министерство путей сообщения Российской Федерации выразили согласие, как и в предыдущие годы, взять на себя примерно в равных долях основную часть расходов, связанных с арендной платой и обеспечением работы секретариата Координационного совета в 2004 г.

14.3.3. Для покрытия текущих расходов, связанных с деятельностью секретариата КСТСП, Координационный совет решил:

Установить членские взносы на 2004 г. на уровне 2003 г., а именно в следующих размерах:

а) для железных дорог, судоходных компаний, портов и ассоциаций операторов и экспедиторов — постоянных членов Координационного совета, кроме МПС России и Ассоциации операторов и экспедиторов Европы (ГЕТО) — \$2 000;

б) для отдельных фирм — операторов и экспедиторов — ассоциированных членов Координационного совета — \$1 000;

в) просить членов Координационного совета перечислить членские взносы на расчетный счет секретариата Координационного совета по возможности в I квартале 2004 г.

• Освободить от уплаты членских взносов сроком на два года постоянных членов КСТСП, проводящих годовые заседания Координационного совета.

Определил: взносы должны быть использованы для обеспечения работы Координационного совета в 2003/2004 гг. для покрытия расходов на подготовку и проведение совещаний рабочих групп и годовых заседаний Координационного совета, на связь с членами Координационного совета, информацию, согласование документов с постоянными членами КСТСП, подготовку годового заседания КСТСП, рекламу и т.п.

По пункту 16

Координационный совет с благодарностью принял приглашение руководства «Спедишн Холдинг»/ОББ провести 13-е заседание КСТСП в 2004 г. в Австрии.

Участники заседания с удовлетворением приняли приглашение президента Ассоциации международных грузовых экспедиторов Кореи (KIFFA) г-на Чжон Суп Сонга провести 14-е пленарное заседание КСТСП в 2005 году в Республике Корея.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ИЗ ГЕРМАНИИ В КАЛИНИНГРАД И ПЕТЕРБУРГ ПЛАНИРУЕТСЯ НАЧАТЬ С 2004 ГОДА

ОАО «Российские железные дороги» совместно с железными дорогами Германии намерены открыть движение поездов из Германии в Калининград и Санкт-Петербург с 2004 года, заявил президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев на встрече с представителями деловых кругов России и Германии в Екатеринбурге.

«Курсирование поездов планируется начать со следующего года. Мы планируем в 2004 году перевезти около 30 тыс. туристов из Германии в Калининград и Санкт-Петербург», — сказал Г. Фадеев.

По его словам, в движении будут использованы поезда, способные автоматически переходить с более широкой российской колеи на европейскую.

Г. Фадеев отметил, что в настоящее время потенциал второго транспортного коридора (Германия — Польша — Минск — Москва) используется не полностью, и железнодорожники двух стран намерены исправить эту ситуацию. «Мы планируем сократить время доставки грузов из Германии в Россию в 3 раза, объемы перевозок между Москвой и Берлином могут увеличиться в 2 раза», — подчеркнул он.

В свою очередь, участвующий во встрече председатель правления Deutsche Bahn AG (немецкие железные дороги) Хартмут Медорн заявил, что германские железнодорожники совместно с российской стороной работают над сокращением временных затрат при железнодорожном сообщении между Берлином и Москвой до 7 дней.

Г. Фадеев отметил, что АО «РЖД» совместно с Германией ведет работу над созданием электровоза нового поколения, который позволит осуществить значительный прорыв в отрасли.

Железнодорожное сообщение между Калининградом и Берлином существовало с 1994 по 1999 год по так называемой «узкой колее», соединяющей Калининградскую железную дорогу с сетью европейских магистралей. Маршрут был закрыт по инициативе польской стороны, заявившей о его убыточности.

ОБРАЗЕЦ ТИПОВЫХ ПРАВИЛ ФИАТА, регулирующих экспедиторскую деятельность

ДОКУМЕНТЫ

30 июня 2003 г. Президент Российской Федерации В.В. Путин подписал Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности». Статья 2 этого закона предусматривает утверждение Правительством Российской Федерации Правил транспортно-экспедиционной деятельности.

Во исполнение этой статьи компетентный орган нашего государства (Минтранс России) совместно с заинтересованными организациями и ведомствами, а также Ассоциация экспедиторов Российской Федерации приступили к разработке вышеназванных правил.

При разработке правил было бы разумно воспользоваться образцом типовых правил ФИАТА, регулирующих экспедиторскую деятельность.

Образец правил был принят 2 октября 1996 г. на Всемирном конгрессе ФИАТА в Нарангасе (Венесуэла). Решением этого же конгресса они рекомендованы в качестве образца при разработке национальных нормативных актов по экспедированию.

Дело в том, что во многих странах мира не существует до настоящего времени нормативного регулирования экспедиторской деятельности, более того, не имеется даже ее императивного определения.

До недавнего времени Россия относилась к таким странам.

Отсутствие нормативного регулирования экспедиторской деятельности порождает споры, взаимное непонимание сторон, вызывает недоумения, нередко приводит к неразберихе и снижает качество экспедиторских услуг.

Это вынудило ФИАТА разработать типовые правила, которые могли бы быть использованы национальными ассоциациями, действительными членами федерации в качестве рекомендательных основ для законодательных органов соответствующих стран при разработке и принятии ими нормативных актов, регулирующих экспедиторскую деятельность.

При принятии этого документа делегаты конгресса руководствовались общим правилом ООН, в частности положениями ЮНКТАД и МТП, применяемыми к другим документам: типовые правила, регулирующие экспедиторскую деятельность, имеют юридическую силу только тогда, когда на них имеется ссылка.

И последнее, эти правила могут быть использованы не только при предоставлении международных экспедиторских услуг, но и экспедиторских услуг, предоставляемых в пределах одной страны.

Полагаем, что публикация образца правил поможет не только компетентным организациям и ведомствам, но и широкому экспедиторскому сообществу принять такие правила, которые разумно удовлетворяют требованиям всех участников экспедиторской сферы деятельности.

Суть типовых правил, принятых ФИАТА и регулирующих экспедиторскую деятельность, заключается в следующем:

ЧАСТЬ I. Общие положения

1. Применение

1.1. Настоящие правила применяются только тогда, когда они в письменной или любой другой форме включены в договор экспедирования в качестве ссылки на типовые условия ФИАТА, регулирующие экспедиторскую деятельность.

1.2. Независимо от того, когда такая ссылка сделана, стороны договора отменяют все другие его условия, противоречащие этим правилам, кроме тех случаев, когда исключение этих условий ведет к увеличению ответственности или обязательств экспедитора.

2. Определения

2.1. Понятие «экспедиторские услуги» означает любого вида услуги, относящиеся к осуществлению перевозки, консолидации, хранения, складирования, обработки и доставки товара адресату по назначению, равно как и предоставление вспомогательных и консультационных услуг, относящихся к выполнению вышеперечисленных работ, включая услуги, связанные с таможенной очисткой, решением налоговых вопросов, декларированием, обеспечением страхования, производством платежей, выпиской документов, относящихся к товарам и их перевозке.

2.2. Понятие «экспедитор» означает юридическое или физическое лицо, заключившее договор на предоставление клиенту экспедиторских услуг.

2.3. Понятие «перевозчик» означает любое физическое или юридическое лицо, осуществляющее перевозку товаров своими собственными транспортными средствами (фактический или действительный перевозчик) и/или любое физическое или юридическое лицо, выполняющее перевозку товаров посредством возложения на себя обязательств перевозчика в соответствии с ясно выраженным согласием доставить товар получателю (договорный перевозчик).

2.4. Понятие «клиент» означает любое юридическое или физическое лицо, обладающее правами и обязанностями по договору на экспедиторское обслуживание, заключенному с экспедитором, или обладающее такими правами и обязанностями в результате действий, связанных с предоставлением экспедиторских услуг.

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

2.6. Понятие «СПЗ» означает специальные права заимствования в определении

Международного валютного фонда.

2.7. Понятие «обязательное право» означает право, основанное на законодательных актах, положения которых не могут быть изъяты договорными оговорками во вред или ущерб клиенту.

2.8. Понятие «в письменном виде» включает письма, телеграммы, телексы, факсы (факсимильные послания) и любую запись, сделанную электронными средствами информации.

2.9. Понятие «ценности, ценные вещи, драгоценности» означает золотые и серебряные слитки, монеты, деньги, товарораспорядительные (оборотные) документы, драгоценные камни, ювелирные изделия, антиквариат, картины, произведения искусства и другую подобную собственность и имущество.

2.10. Понятие «опасные грузы» означает товары, которые официально классифицируются как опасные грузы, так же как и товары, которые являются или могут стать опасными, воспламеняющимися, радиоактивными, ядовитыми или могущие нанести ущерб природе и окружающей среде.

3. Страхование

Страхование не может осуществляться экспедитором, кроме как только по четко выраженному прямому поручению клиента.

При этом страхование производится с учетом исключений и условий страховых полисов страховых компаний или гарантов, принимающих на себя риски.

Если иное не согласовано в письменном виде, экспедитор не несет каких-либо обязательств по отдельному страхованию каждой отправки. Однако экспедитор может заявить, что страхование осуществлено им по открытому или генеральному полису.

4. Помехи, препятствия

Если выполнение экспедитором своих обязательств находится под угрозой срыва вследствие возможных помех, препятствий или любых рисков, включая угрозу состоянию товаров, не вызванного ошибками или небрежностью экспедитора, и не может быть предотвращено путем принятия разумных мер и усилий, экспедитор имеет право и может отказаться от перевозки товаров по заключенному договору и по мере возможности может передать товары или любую их часть клиенту в месте, которое, по мнению экспедитора, является безопасным, удобным и пригодным для этого. При этом ответственность экспедитора в отношении этого товара должна быть прекращена. Экспедитор имеет право на получение согласованного по договору вознаграждения и компенсации, а клиент обязан оплатить любые дополнительные затраты и расходы, проистекающие из вышеупомянутых обстоятельств.

5. Способ и маршрут перевозки

Экспедитор должен предоставлять услу-

ги в соответствии с полученным им от клиента поручением. В случае если поручение неточное или неполное, или не соответствует договору, экспедитор имеет право на риск и за счет клиента действовать так, как он считает подходящим в данных условиях.

Если другое не согласовано, экспедитор может, не ставя об этом в известность клиента, организовать перевозку на палубе или в трюме (под палубой), выбрать или заменить транспортное средство, маршрут перевозки, порядок обработки товаров, их хранения, шивки и перевозки.

ЧАСТЬ II. Ответственность экспедитора

6. Ответственность экспедитора, не являющегося принципалом

6.1. Основание для ответственности.

6.1.1. Экспедитор обязан действовать при выполнении поручения клиента с должным старанием и ответственностью.

Экспедитор несет ответственность согласно статье 8 настоящих правил и обязан, если он не проявит должного старания и не примет необходимых разумных мер, компенсировать клиенту-заказчику потери или ущерб, нанесенные товару, равным образом как и возместить прямые финансовые потери, проистекающие из нарушения экспедитором своего долга и обязанности действовать с необходимым старанием и ответственностью.

6.1.2. Ответственность экспедитора за действия третьей стороны. Экспедитор не несет ответственности за действия и упущения третьей стороны (перевозчиков, владельцев и работников складов, стивидоров, портовых властей, портовых работников, других экспедиторов), если экспедитор проявил должное старание и ответственность при подборе такой третьей стороны, при выдаче ей поручения и при контроле за выполнением его поручения.

7. Ответственность экспедитора, выступающего в качестве принципала

7.1. Ответственность экспедитора, выступающего в качестве перевозчика.

Экспедитор несет ответственность в качестве принципала не только в тех случаях, когда он фактически осуществляет перевозку своими собственными транспортными средствами (фактический перевозчик), но и тогда, когда экспедитор выписывает свой собственный транспортный документ или когда экспедитор иным образом выразил намерение взять на себя ответственность перевозчика (договорный перевозчик). Однако экспедитор не считается ответственным в качестве перевозчика, если клиент-заказчик получил транспортный документ, выписанный другим, нежели экспедитор, лицом, и если в течение разумного времени клиент не доказал, что экспедитор тем не менее несет ответственность в качестве перевозчика.

7.2. Ответственность экспедитора, выступающего в качестве принципала при предоставлении других услуг.

В отношении других услуг, не относящихся к перевозке товаров, таких, как хранение, складирование, обработка, упаковка,

рассылка товаров, а также дополнительных работ, связанных с перечисленными выше услугами, экспедитор несет ответственность в качестве принципала в случаях:

1) если эти услуги исполнялись им самим с использованием собственных средств или собственных служащих,

2) если экспедитор выразил четкое и прямое намерение взять на себя обязательство нести ответственность в качестве принципала.

7.3. Основания для ответственности экспедитора в качестве принципала.

Экспедитор, действующий в качестве принципала, согласно статье 8, является ответственным за действия и упущения третьей стороны, которую он нанял для выполнения договора перевозки или прочих услуг, в той же мере, в какой он был бы ответственен, если бы такие действия и упущения были сделаны им самим. При этом права и обязанности экспедитора подпадают под действие положений соответствующих нормативных актов, касающихся вида транспорта, вида услуг, так же как и дополнительных услуг, на предоставление которых имеется четко выраженное согласие или предусмотренное обычными условиями, действующими на данном виде транспорта, или при предоставлении соответствующего вида услуг.

8. Исключения, оценка размеров ответственности и денежные лимиты ответственности

8.1. Исключения.

Экспедитор ни в коем случае не несет ответственности:

1) за ценности или опасные грузы, если они не заявлены экспедитору во время заключения договора на экспедирование;

2) за убытки, проистекающие из-за задержки в доставке, если такая ответственность не выражена четко в письменной форме;

3) за прямые или косвенные убытки, понесенные в результате потери прибыли, рынка и т.д.

8.2. Оценка убытков.

Стоимость товаров определяется в соответствии с действующей биржевой ценой на товар, если таковой цены нет, то в соответствии с текущей рыночной ценой; если нет ни биржевой, ни рыночной цены, то стоимость товара определяется путем ссылки на обычную стоимость товара такого же вида и качества.

8.3. Денежные ограничения ответственности (пределы ответственности экспедитора).

8.3.1. Утрата товара и ущерб, нанесенный товару.

Несмотря на положения статьи 7.3, экспедитор не может нести ответственность за утрату товара и причиненный товару ущерб в сумме, превышающей эквивалент 2 (двух) единиц специальных прав заимствования за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, если только большая сумма не востребована с клиента-заказчика, перед которым экспедитор является ответственным.

Если товар не был доставлен в течение 90 календарных дней после даты, когда этот товар должен был быть поставлен, клиент

может, если нет свидетельств обратному, считать товар утраченным.

8.3.2. Ограничение ответственности за задержку в доставке.

Если экспедитор является ответственным за убытки, связанные с задержкой в доставке, то такая ответственность ограничивается суммой, не превышающей размеров компенсации, причитающейся за увеличение убытков за эту задержку.

8.3.3. Другие виды убытков.

Несмотря на положения статьи 7.3, пределы ответственности экспедитора за любую утрату и ущерб, не упомянутые в статьях 8.3.1 и 8.3.2, не должны превышать в каждом конкретном случае суммы, установленной соответствующими национальными нормативными актами и правилами, если только с клиента — заказчика экспедитора, перед которым он несет ответственность, не взыскана большая сумма.

9. Уведомление

9.1. Если экспедитору не было вручено уведомление об утрате товара или нанесенном товару ущербе лицом, уполномоченным получить этот товар в момент передачи ему товара, то такая передача является фактическим доказательством доставки товара в хорошем состоянии и в целостности. В тех случаях, когда утрата или ущерб не являются очевидными, признается то же самое правило фактической доставки товара, если в течение шести календарных дней, считая с даты получения товара, не поступило в письменном виде от уполномоченного на получение товара лица уведомления об утрате или ущербе товару.

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

Если в течение указанного времени претензия не была предъявлена экспедитору, то она считается недействительной и полностью отклоняется, за исключением случаев, когда клиент докажет, что он не мог предъявить эту претензию и что он предъявил ее как только появилась для этого разумная возможность.

10. Исковая давность

Экспедитор, если другое четко и прямо не оговорено, освобождается от всей ответственности по настоящим правилам по истечении девяти месяцев после доставки товаров или после даты, когда эти товары должны считаться поставленными, или с даты, когда клиент имел право считать товары утраченными или непоставленными.

В отношении других убытков, кроме потери или порчи товаров, период в девять месяцев исчисляется с даты, когда установлено, что экспедитор не исполнил своих обязательств, и когда это неисполнение давало право предъявить экспедитору претензию.

11. Применение исков в правонарушениях

настоящие правила применяются ко всем искам против экспедитора независимо от того, проистекают они из договора или связаны с правонарушением, могущим быть основанием для иска.

12. Ответственность служащих экспедитора и других привлеченных экспедитором лиц к исполнению договора на экспедирование

Эти правила применяются всякий раз, когда претензия предъявляется к служащим экспедитора, к агентам или любым другим лицам, привлеченным экспедитором к исполнению договора на экспедирование, включая любого участника договора или подрядчика, независимо от того, основаны ли эти претензии на положениях договора или проистекают из закона о правонарушении. При этом общая ответственность экспедитора и упомянутого участника исполнения экспедиторского договора (служащий, агент, другие лица) не должна превышать пределов ответственности, относящейся к данному виду услуг в соответствии с четко выраженным соглашением между экспедитором и клиентом или проистекающих из настоящих правил.

ЧАСТЬ III. Обязанности клиента-заказчика и его ответственность

13. Непредвиденные обстоятельства

В случаях когда в непредвиденных обстоятельствах экспедитор делает все возможное в интересах клиента, то связанные с этим дополнительные расходы и затраты принимаются клиентом на себя.

14. Недопущение отсрочек, отказа от оплаты или уменьшения платежей

Все суммы, причитающиеся экспедитору и

связанные с доставкой товара, выплачиваются клиентом экспедитору полностью без каких-либо сокращений, вычетов, уменьшения сумм счетов, без какого-либо учета и ссылок на претензии, контрпретензии или отсрочки.

15. Общее право залога

Экспедитор в любое время имеет в рамках действующего закона право залога на товары и относящиеся к товару документы на любую сумму, причитающуюся экспедитору от клиента, включая расходы по складированию и хранению, и компенсацию экспедитору всех понесенных им расходов. Экспедитор может удерживать залог любым разумным способом, который, по мнению экспедитора, подходит для этих целей.

16. Информация

Клиент обязан гарантировать правильность и полноту предоставленных экспедитору данных о товаре во время его передачи экспедитору, обратив особое внимание на свойства, касающиеся общей природы товара, его маркировки, веса, объема, количества и, если требуется, на степень опасности груза.

17. Обязанность компенсации

17.1. Общая обязанность возмещения убытков.

За исключением случаев, когда экспедитор является ответственным в соответствии с положениями части II правил, клиент обязан возместить экспедитору все его обязательства, понесенные им в связи с осуществлением экспедиторских услуг.

17.2. Обязанность возмещения по общей аварии

Клиент обязан возместить экспедитору все предъявленные ему иски, проистекающие из общей аварии, и обязан предоставить экспедитору по его требованию гарантию, обеспечивающую удовлетворение таких исков.

18. Ответственность клиента

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

ЧАСТЬ IV. Споры и обязательное право

19. Подсудность и применяемое право

Если другое не предусмотрено, иски к экспедитору могут предъявляться только в месте нахождения экспедитора, т.е. в основном месте исполнения им своих функций, и должны разрешаться в соответствии с законодательством страны его местонахождения.

20. Обязательное право

Эти правила имеют силу только в том случае, если они не противоречат положениям международных конвенций или национальных законов, относящихся или регулирующих экспедиторскую деятельность и экспедиторские услуги.

Валентин Балалаев,
директор АЭР

НК «ЛУКОЙЛ» ВВЕЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ ЭКСПОРТНЫЙ НЕФТЕТЕРМИНАЛ В АСТРАХАНИ

Нефтяная компания «ЛУКОЙЛ» ввела в эксплуатацию первую очередь экспортного нефтетерминала в пос. Ильинка в Астраханской области мощностью 2 млн. тонн в год.

Об этом в Астрахани сообщил журналистам заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукт», директор астраханского филиала Александр Панфилов.

По его словам, экспорт нефти и нефтепродуктов с нефтебазы в Ильинке станет возможен благодаря завершению строительства двусторонней железнодорожной эстакады для слива и налива нефти и светлых нефтепродуктов. Нефть будет поступать на терминал по железной дороге с последующей отгрузкой на водный транспорт и транспортировкой по Каспийскому морю.

А. Панфилов также добавил, что в случае необходимости комплекс сможет обеспечивать работу по импорту продукции. «На сегодняшний день уже есть предварительные заявки потребителей, например из Туркмении, по импорту», — уточнил он.

Стоимость строительства железнодорожной эстакады, которое осуществлялось два года, составила 420 млн. рублей. В настоящее время осуществляется реконструкция части резервуарного парка нефтебазы стоимостью 70-80 млн. рублей. Суммарный объем резервуарного парка в Ильинке составляет 400 тыс. тонн, в том числе под нефть — 40 тыс. тонн. В дальнейшем планируется строительство нового резервуарного парка для хранения нефти объемом 60 тыс. тонн. ТЭО проекта также предусматривает строительство железнодорожной эстакады для перевалки темных нефтепродуктов.

Соглашение о строительстве подъездного железнодорожно-

го пути и обустройстве на «Нефтебазе 3» (принадлежит ОАО «ЛУКОЙЛ-Астраханьнефтепродукт», п. Ильинка Астраханской области) Астраханского нефтеналивного комплекса «ЛУКОЙЛ» МПС РФ, руководство Приволжской железной дороги и администрация Астраханской области подписали в марте 2001 года.

Строительство и обустройство нефтеналивного комплекса планируется завершить в 2005 году. Согласно проекту, на «Нефтебазе 3» будут построены две нефтеналивные эстакады, насосная станция и котельная.

В настоящее время экспорт нефти и нефтепродуктов из Астраханской области «ЛУКОЙЛ» осуществляет через нефтеперевалочный комплекс в Трусово, который включает две железнодорожные эстакады, способные обслуживать суммарно 80 вагонов, и резервуарный парк объемом 800 тыс. тонн нефтеналивных грузов, в том числе 60 тыс. тонн под хранение нефти. В дальнейшем при необходимости мощности под хранение нефти могут быть увеличены до 90 тыс. тонн. Мощность нефтебазы по перевалке составляет 2 млн. тонн в год. Объем перевалки по нефти — 70 тыс. тонн в месяц.

Комплекс в Трусово обеспечивает перевалку и хранение бензинов, мазута, моторных масел, фасованных масел и дизельного топлива. Нефтепродуктами с нефтебазы в Трусово обеспечиваются потребности Астрахани и близлежащих районов; комплекс осуществляет бункеровку судов; по соглашению с Национальной иранской нефтяной компанией экспортируется нефть «ЛУКОЙЛ» в Иран; оказываются услуги по транзиту нефтепродуктов из Туркмении. Астраханский филиал «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукта» помимо нефти и нефтепродуктов «ЛУКОЙЛа» осуществляет большой перевал нефтепродуктов для «Газпрома». Нефть «ЛУКОЙЛа» поступает на нефтебазу из Волгоградской, Нижегородской и Астраханской областей, нефтепродукты — Волгоградской и Нижегородской НПЗ.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ от 20 ноября 2003 г. № 703

«Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»

В соответствии со статьей 3 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» Правительство Российской Федерации постановляет:

Утвердить прилагаемые Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Председатель Правительства
Российской Федерации
М. Касьянов

Опубликовано 26 ноября 2003 г.
Вступает в силу с 4 декабря 2003 г.

ПРАВИЛА оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования

I. Общие положения

1. Настоящие Правила, разработанные на основании федеральных законов «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», а также Гражданского кодекса Российской Федерации, определяют порядок и условия взаимодействия перевозчика и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее — инфраструктура) при оказании услуг по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, в том числе порядок доступа перевозчиков к инфраструктуре в условиях отсутствия ограничений ее пропускной способности.

Особенности, связанные с порядком доступа перевозчиков к инфраструктуре в условиях ограничения ее пропускной способности, определяются правилами недискриминационного доступа перевозчиков к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

2. В настоящих Правилах понятия «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования», «владелец инфраструктуры», «перевозчик», «тарифные руководства» применяются в значениях, определенных Федеральным законом «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

II. Услуги, оказываемые владельцем инфраструктуры перевозчику

3. Услуги по использованию инфраструктуры оказываются на основании заключаемого владельцем инфраструктуры и перевозчиком публичного договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры (далее — договор), примерная форма которого приведена в приложении № 1.

4. В соответствии с договором владелец инфраструктуры оказывает перевозчику следующие услуги:

- предоставление перевозчику права на использование принадлежащих владельцу инфраструктуры железнодорожных путей общего пользования, иных необходимых для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа объектов инфраструктуры, включая установление и согласование маршрута пропуска поезда перевозчика исходя из определения кратчайшего расстояния между железнодорожной станцией отправления поезда и железнодорожной станцией назначения поезда;
- обеспечение доступа железнодорожного подвижного состава, принадлежащего перевозчику или привлеченного им для перевозок (далее — железнодорожный подвижной состав перевозчика), на железнодорожные пути общего пользования, являющиеся частью инфраструктуры, включая выполнение следующих работ (операций):

- осуществление приема и передачи железнодорожного подвижного состава перевозчика на железнодорожные пути (с железнодорожных путей) общего пользования при отсутствии у перевозчика возможности самостоятельно осуществить данные операции;
- формирование поезда из железнодорожного подвижного состава перевозчика на железнодорожных путях общего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, с использованием технических средств железнодорожных станций при отсутствии у перевозчика возможности самостоятельно осуществить таких формирование;
- в) управление движением поездов, включая выполнение следующих работ (операций):

- согласование технических и технологических возможностей осуществления перевозок с владельцами других инфраструктур, железными дорогами иностранных государств и организациями других видов транспорта;
- организация продвижения железнодорожного подвижного состава перевозчика по железнодорожным путям общего пользования, принадлежащим владельцу инфраструктуры, в соответствии с условиями договора, предусмотренными для осуществления конкретной перевозки;
- диспетчерское управление перевозкой;
- контроль технического состояния железнодорожного подвижного состава перевозчика (технический осмотр);
- обслуживание железнодорожного подвижного состава перевозчика в пути следования (безотцепочный ремонт) при отсутствии у перевозчика возможности самостоятельно осуществить такой ремонт;
- предоставление по обращению перевозчика информации о движении или месте нахождения железнодорожного подвижного состава перевозчика;
- электроснабжение железнодорожного тягового подвижного состава на электрифицированных участках инфраструктуры при использовании перевозчиком электрической тяги в процессе осуществления перевозки;
- проведение сортировочных и маневровых работ на железнодорожных станциях в процессе осуществления перевозки при отсутствии у перевозчика возможности самостоятельно осуществить такие работы.

Наличие возможности своими силами осуществить работы (операции), указанные в подпунктах «б» и «в» настоящего пункта, определяется перевозчиком.

5. Кроме указанных в пункте 4 настоящих Правил услуг по использованию инфраструктуры договором может быть предусмотрено оказание следующих услуг:

- предоставление возможности не связанного с перевозочным процессом нахождения порожних вагонов, принадлежащих перевозчику или привлеченных им для перевозок;
 - заключение владельцем инфраструктуры от имени перевозчика договора на эксплуатацию железнодорожных путей необщего пользования, а также договоров на подачу, уборку вагонов на железнодорожных путях необщего пользования.
6. Владелец инфраструктуры и перевозчик вправе заключать договоры об оказании услуг, не указанных в пункте 4 настоящих Правил. Перечень таких работ (услуг) определяется владельцем инфраструктуры самостоятельно.

Перечень работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, утверждается и публикуется федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте.

7. Владелец инфраструктуры не вправе обуславливать оказание перевозчику услуг по использованию инфраструктуры обязательным оказанием других услуг.

8. Владелец инфраструктуры вправе осуществлять деятельность по оказанию услуг, которая в соответствии с законодательством Российской Федерации подлежит лицензированию, только после получения соответствующей лицензии.

9. Информация об оказываемых владельцем инфраструктуры услугах, их стоимости, а также об имеющихся в соответствии с графиком движения поездов технических и технологических возможностях инфраструктуры предоставляется владельцем инфраструктуры перевозчикам в режиме регулярных сообщений в местах приема запросов об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Указанная информация также может дополнительно предоставляться с использованием электронной или почтовой связи либо иным способом, предусмотренным соглашением сторон.

III. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры

10. В соответствии с договором владелец инфраструктуры обязуется оказать перевозчику услуги по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, а перевозчик обязуется оплатить указанные услуги.

Договор может быть заключен для осуществления разовой перевозки или неоднократных перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа.

11. Владелец инфраструктуры не вправе отказать перевозчику в заключении договора, кроме случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

12. При направлении и рассмотрении предложения заключить договор владелец инфраструктуры и перевозчик представляют друг другу документы, предусмотренные законодательством Российской Федерации, а также иные документы, которые они сочтут необходимыми.

13. Существенными условиями договора являются предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок, перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов и способы оплаты услуг, ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, в том числе порядок возмещения ущерба, причиненного третьим лицам таким неисполнением или ненадлежащим исполнением, положения об организации вагонопотоков, регулирование обращения локомотивов и вагонов, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, а также ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из договора перевозки железнодорожным транспортом.

14. Заключение и исполнение договора должны осуществляться с соблюдением следующих требований:

обеспечение непрерывности перевозочного процесса;
 обеспечение равноправия перевозчиков независимо от их организационно-правовой формы;
 прозрачность сведений об услугах по использованию инфраструктуры и их стоимости;
 защита сведений, составляющих коммерческую или государственную тайну, сведений известными сторонам договора в связи с оказанием услуг по использованию инфраструктуры.

IV. Порядок оказания услуг по использованию инфраструктуры

15. При оказании услуг по использованию инфраструктуры должны соблюдаться установленные требования по обеспечению безопасности жизни и здоровья пассажиров, работников железнодорожного транспорта и третьих лиц, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, движения пассажирских поездов в соответствии с расписанием, нормативных сроков доставки грузов, багажа и грузобагажа в пункты назначения, экологической и пожарной безопасности, охраны труда, санитарно-эпидемиологических правил и нормативов.

16. На основании договора при осуществлении неоднократных перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа перевозчик для каждой конкретной перевозки представляет владельцу инфраструктуры запрос об оказании услуг по использованию инфраструктуры (далее — запрос), примерные формы которого приведены в приложениях № 2 и 3.

17. Запрос подается в следующие сроки до предполагаемой даты начала оказания услуг по использованию инфраструктуры:

- не менее чем за 45 календарных дней — для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в прямом железнодорожном сообщении;
- не менее чем за 25 календарных дней — для осуществления перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и в прямом и непрямом смешанном железнодорожном сообщении;
- не менее чем за 30 календарных дней — для осуществления перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщении.

Для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в международном сообщении запрос подается не менее чем за 400 календарных дней до даты ввода в действие графика движения международных пассажирских поездов.

18. Запрос, заверенный печатью перевозчика и подписью его уполномоченного представителя, представляется в 2 экземплярах владельцу инфраструктуры. В случае неполного или неточного оформления запроса или несоблюдения порядка его подачи владелец инфраструктуры вправе не принимать его к рассмотрению, о чем незамедлительно, но не позднее следующего рабочего дня со дня поступления запроса, уведомляет в письменной форме перевозчика с указанием причин отказа в принятии запроса к рассмотрению.

19. Запрос регистрируется владельцем инфраструктуры в реестре запросов в день поступления с указанием даты и времени поступления, а также присвоенного регистрационного номера. Порядок ведения реестра запросов устанавливается владельцем инфраструктуры.

20. Возможность оказания перевозчику услуг по использованию инфраструктуры в конкретный период времени для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа по территории Российской Федерации определяется владельцем инфраструктуры на основании графика движения поездов и с учетом данных об ограничениях пропускной способности инфраструктуры.

График движения пассажирских, почтово-багажных и грузобагажных поездов разрабатывается владельцем инфраструктуры в соответствии со статьей 52 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Индивидуальный график движения пассажирского поезда разрабатывается владельцем инфраструктуры по обращению перевозчика на основании отдельного договора.

Возможность оказания перевозчику услуг по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в международном сообщении определяется владельцем инфраструктуры на основании международных годовых расписаний движения пассажирских поездов.

21. Рассмотрение и согласование запроса осуществляются в следующие сроки со дня его регистрации:

- не более 30 календарных дней — для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в прямом железнодорожном сообщении;
- не более 40 календарных дней — для осуществления перевозок пассажиров и багажа в международном сообщении;
- не более 10 календарных дней — для осуществления перевозок грузов в прямом железнодорожном сообщении и в прямом и непрямом смешанном железнодорожном сообщении;
- не более 15 календарных дней — для осуществления перевозок грузов в прямом и непрямом международном сообщении.

Владелец инфраструктуры может рассматривать и согласовывать запросы в сокращенные сроки.

22. При наличии возможности оказания услуг по использованию инфраструктуры в запрашиваемый перевозчиком период времени владелец инфраструктуры согласовывает запрос, проставляя на нем соответствующую отметку, заверяет запрос своей печатью и подписью уполномоченного представителя, после чего 1 экземпляр согласованного запроса незамедлительно возвращает перевозчику.

При отсутствии возможности оказания услуг по использованию инфраструктуры владелец инфраструктуры в срок не более 10 календарных дней со дня регистрации запроса возвращает 1 экземпляр запроса перевозчику с указанием почему оказаны. В случае согласия с предложением владельца услуги могут быть оказаны в срок не более 5 календарных дней со дня возврата запроса владельцу инфраструктуры новый запрос с указанием согласованных срока и условий оказания услуг по использованию инфраструктуры.

Согласованный запрос приобщается к договору в качестве приложения. В случае если договоренность о сроке и условиях оказания запрашиваемых услуг по использованию инфраструктуры не была достигнута либо если невозможно оказать эти услуги по основаниям, предусмотренным пунктом 23 настоящих Правил, владелец инфраструктуры направляет перевозчику мотивированное уведомление о невозможности оказания услуг.

23. Владелец инфраструктуры может отказать перевозчику в оказании услуг по использованию инфраструктуры при наличии заключенного договора в следующих случаях:

- а) отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки, в том числе наличие на момент рассмотрения запроса согласованных запросов других перевозчиков об оказании услуг по использованию инфраструктуры на конкретном направлении движения поездов в запрашиваемый период времени;
- б) прекращение или ограничение в соответствии со статьей 29 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» погрузки и перевозок грузов, грузобагажа по запрашиваемому маршруту следования в запрашиваемый период времени;
- в) иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

Отсутствие технических и технологических возможностей осуществления перевозки, являющееся основанием для отказа от оказания услуг по использованию инфраструктуры, определяется исходя из критериев, перечень которых утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

24. Заключение договора для осуществления разовой перевозки пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа производится одновременно с согласованием запроса в порядке, предусмотренном пунктами 17-22 настоящих Правил. В этом случае направление запроса является офертой, а составляющие содержание запроса срок и условия конкретной перевозки включаются в договор. Недостижение договоренности о сроке и условиях оказания запрашиваемых услуг по использованию инфраструктуры для осуществления конкретной перевозки, а также случаи, предусмотренные пунктом 23 настоящих Правил, являются основанием для отказа от заключения договора.

25. Первозчик вправе обратиться в письменной форме к владельцу инфраструктуры с просьбой о внесении изменений в согласованный запрос. Владелец инфраструктуры рассматривает такое обращение и сообщает перевозчику о результатах рассмотрения в следующие сроки со дня получения обращения:

- в течение 10 календарных дней — для перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа в прямом железнодорожном сообщении;
- в течение 15 календарных дней — для перевозок пассажиров, грузов и багажа в прямом международном сообщении.

26. В случае отказа от услуг по использованию инфраструктуры, предусмотренных договором, перевозчик обязан уведомить об этом в письменной форме (если иная форма не предусмотрена соглашением сторон) владельца инфраструктуры не менее чем за 10 календарных дней до даты начала осуществления перевозок. При этом перевозчик несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации и договором.

Владелец инфраструктуры при получении уведомления перевозчика об отказе от услуг по использованию инфраструктуры должен незамедлительно внести соответствующие изменения в информационные сообщения в связи с увеличением технических и технологических возможностей инфраструктуры.

27. Стоимость услуг по использованию инфраструктуры определяется исходя из тарифов, сборов и платы, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий в соответствии с законодательством Российской Федерации, с учетом согласованного объема оказанных услуг.

После завершения каждой конкретной перевозки производится перерасчет стоимости оказанных услуг исходя из фактического объема их предоставления, если иное не предусмотрено договором.

28. Оплата услуг по использованию инфраструктуры производится до начала их оказания, если иное не предусмотрено договором.

29. Исполнением обязательства по оплате услуг по использованию инфраструктуры является факт внесения перевозчиком платежа владельцу инфраструктуры, если иное не предусмотрено договором.

30. Факт оказания владельцем инфраструктуры услуг по использованию инфраструктуры и их фактический объем подтверждаются документами, форма которых утверждается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

31. Отказ в заключении договора обжалуется в судебном порядке. Споры по поводу вытекающих из договора обязательств рассматриваются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

ГТК МЕНЯЕТ СТРУКТУРУ ТАМОЖНИ ВОСТОЧНОГО ПОРТА

В ноябре Восточный порт с рабочим визитом посетил председатель Государственного таможенного комитета России Михаил Ванин. В ходе визита в управлении порта состоялось рабочее совещание, на котором были рассмотрены вопросы о структурировании таможенных органов на территории Восточного порта.

В состав рабочей группы, посетившей порт, вошли представители ГТК России, Дальневосточного таможенного управления, администрации Приморского края. Гости ознакомились с работой крупнейшего на Дальнем Востоке порта, посетили береговую радиолокационную станцию, угольный комплекс, контейнерный терминал, терминал по перевалке удобрений и другие перегрузочные комплексы Восточного порта.

По итогам визита было проведено рабочее совещание в управлении порта с участием портовиков и таможенников. Особое внимание участники встречи уделили вопросам организации и технологии совместной работы по новому Таможенному кодексу, вступающему в силу с нового года.

Председатель ГТК подчеркнул, что основная заслуга в увеличении объема грузооборота Восточного транспортного узла прежде всего принадлежит порту. «Но все мы также понимаем, что оперативность работы порта во многом зависит и от работы таможни, — отметил М. Ванин. — Хотелось бы, чтобы в дальнейшем сохранялись положительные тенденции, обеспечивающие темпы роста. Мы постараемся не сдерживать вашу инициативу и совместными действиями обеспечить поступательность развития порта. Мы приехали сюда, чтобы принять решение о том, как структурировать здесь таможенные органы, чтобы они отвечали потребностям порта и грузовладельцев. Мы определили, как в будущем может

выглядеть здесь таможенная инфраструктура. Таможенный комитет в свою очередь гарантирует поддержку и оперативное выполнение всех таможенных процедур в порту. Наши приоритеты — обеспечение потребности порта в первую очередь. До вступления в силу нового Таможенного кодекса осталось не так много времени, и все мы должны поработать в полную силу, чтобы жесткие требования к оформлению груза в трехдневный срок неуклонно выполнялись».

Генеральный директор ОАО «Восточный порт» Владимир Попов отметил, что в ходе визита были решены проблемы, связанные с особенностями электронного сопровождения грузов, выполнения таможенных операций.



СУЭК ПРИОБРЕЛА 68,7% АКЦИЙ МОРСКОГО ПОРТА ПОСЬЕТ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Сибирская угольная энергетическая компания (СУЭК), входящая в группу МДМ, приобрела 68,69% акций АО «Морской торговый порт Посьет», расположенного на юге Приморского края, сообщил источник в СУЭК.

В то же время он отказался назвать сумму сделки и компании, у которых были приобретены акции.

Источник отметил, что реализация данного проекта позволит крупнейшему российскому производителю угля через свои перевалочные терминалы отправлять продукцию в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

По словам источника, СУЭК и раньше проявляла интерес к порту Посьет, через который отгружала на экспорт уголь — в частности, компания принимала участие в финансировании реконструкции угольного терминала.

Как сообщалось ранее, порт Посьет интенсивно развивается в последние 2 года. В 2002 году порт переработал 614,5 тыс. тонн грузов, увеличив объемы по сравнению с предыдущим годом в 2,2 раза. За 8 месяцев 2003 года порт переработал 593,9 тыс. тонн грузов, что на 41,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ЯКОВЛЕВ ПОДЧЕРКИВАЕТ НЕОБХОДИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ МЕЖДУ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЬЮ И ПЕТЕРБУРГОМ

Строительство автомобильно-железнодорожной паромной переправы, которая обеспечивала бы устойчивую связь Калининградской области с Ленинградской областью и Санкт-Петербургом, необходимо для России. Об этом заявил вице-премьер правительства РФ Владимир Яковлев в ходе совещания по развитию предпортовых территорий г. Балтийска в Калининградской области.

«Строительство такой переправы создаст нормальные условия для поставок грузов и пассажиров», — заметил вице-премьер. Он напомнил, что решение о начале такого строительства было принято руководством России.

Подпрограмма «Морской транспорт» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России на 2002-2010 годы» предусматривает строительство на полуострове Восточный глубоководных перегрузочных комплексов общей мощностью 8,3 млн. тонн в год. Первоочередным объектом указанной программы является как раз строительство переправы.

Строительство паромной переправы предусматривалось осуществить на полуострове Восточный с вводом ее в эксплуатацию в 2005 году, однако в связи с высокими требованиями командования Балтийского флота по передаче имущества и земельных участков на полуострове Восточный государственному учреждению «Морская администрация порта Калининград» этот вопрос до сих пор не решен.

Минэкономразвития и Минтранс России совместно обратились к Президенту РФ с просьбой предоставить для размещения железнодорожного комплекса неиспользуемый сейчас бассейн № 4 Балтийского флота, что позволит сократить как стоимость, так и срок строительства.

По предварительным оценкам, строительство железнодорожного паромного комплекса в бассейне № 4 г. Балтийска и на полуострове Восточный позволило бы снизить общую стоимость строительства на 41%, в том числе железнодорожных подходов — на 96%.

Предполагаемый перенос железнодорожного паромного комплекса из пункта Восточный в бассейн № 4 не изменит общей программы развития портовых комплексов в г. Балтийске, говорится в подготовленных к совещанию документах.

КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ В УСТЬ-ЛУГЕ СТОИМОСТЬЮ \$500 МЛН. МОЖЕТ БЫТЬ ЗАПУЩЕН УЖЕ В 2006 ГОДУ

Контейнерный терминал в морском порту Усть-Луга (Ленинградская область) планируется ввести в 2006 году, а не в 2007 году, как планировалось ранее, сообщил журналистам министр транспорта РФ Сергей Франк в Санкт-Петербурге.

По его словам, по прогнозам иностранных экспертов в течение 10 лет ожидается рост российских контейнерных перевозок на Балтике в несколько раз, до 3,5-4 млн. ДФЭ.

«Исходя из этого прогноза, мы не исключаем возможности более быстрого развития первой фазы проекта в Усть-Луге», — сказал министр.

Ранее он заявлял, что суммарный объем инвестиций в строительство терминала составит свыше \$500 млн., в том числе на первом этапе \$170 млн. По словам С. Франка, реализация данного проекта позволит обеспечить бесперебойное функционирование транзитных грузопотоков по международному транспортному коридору «Север — Юг».

23 мая 2003 года в Петербурге было подписано соглашение о намерениях между Министерством транспорта РФ, МПС РФ, правительством Ленинградской области, компанией «ЕВРОГЕЙТ» (Германия), «Национальной контейнерной компанией», АО «Компания Усть-Луга» относительно развития контейнерного терминала в порту Усть-Луга.

Предполагается, что проект будет финансироваться за счет российской (74%) стороны и компании «ЕВРОГЕЙТ» (26%). Планируется также создание международного консорциума банков для финансирования проекта.

Проектная мощность контейнерного терминала в порту Усть-Луга при полном развитии составит свыше 3 млн. контейнеров (ДФЭ).

ООО «Национальная контейнерная компания» создана в 2002 году группой First Quantum Ltd и компанией «Северстальтранс».

«КАМАЗ» ПЛАНИРУЕТ ИНВЕСТИЦИИ В 2003-2005 ГГ. НА УРОВНЕ 4,5 МЛРД. РУБЛЕЙ

Бизнес-план «КамАЗа» предполагает освоение 4,5 млрд. руб. инвестиционных расходов в 2003-2005 годах по рублевому облигационному выпуску «КамАЗ-Финанс» на 1,2 млрд. руб., сообщается в инвестиционном меморандуме «КамАЗа».

В 2003 году капложения должны составить 1,138 млрд. руб., в 2004 г. — 2,033 млрд. руб. и в 2005 г. — 1,336 млрд. руб.

Один из крупнейших инвестпроектов «КамАЗа» — создание семейства полноприводных автомобилей с осевой нагрузкой 6-8 тонн (базовый автомобиль «КамАЗ-43114»), обладающих улучшенными потребительскими свойствами. Сроки осуществления проекта — 2002-2006 годы. В 2004-2005 годах на реализацию этого проекта планируется направить 951 млн. руб.

Другим крупнейшим инвестпроектом в меморандуме называется создание семейства автомобилей повышенной грузоподъемности с осевой нагрузкой 10-12 тонн (базовый автомобиль «КамАЗ-6520»). Инвестзатраты на 2004-2005 годы предполагаются в объеме 1,111 млрд. руб., а сроки осуществления проекта — 2002-2006 годы.

Также «КамАЗ» планирует освоить выпуск автобусных шасси на базе агрегатов, узлов и систем автобусной комплектации. Запланированные инвестрасходы — 435 млн. руб.

Еще два проекта «КамАЗа» — это освоение выпуска развозных автомобилей грузоподъемностью от 3,5 до 5,5 тонны (объем инвестиций в 2004-2005 годах — 640 млн. руб.), а также создание производства по выпуску двигателей, работающих на газовом топливе и отвечающих нормам «евро-3», разработка и выпуск автономных энергетических установок на базе газовых двигателей. Сроки реализации этого проекта — 2003-2007 годы, запланированный объем затрат в 2004 — 2005 годах — 962 млн. руб.

«КАМАЗ» ПЛАНИРУЕТ ПРИВЛЕЧЬ КРЕДИТ ВНЕШТОРГБАНКА НА 500 МЛН. РУБЛЕЙ

ОАО «КамАЗ» планирует привлечь кредит Внешторгбанка в размере 500 млн. рублей, сообщил гендиректор компании Сергей Когогин журналистам по итогам годового собрания акционеров.

Эти средства планируется направить на организацию лизинга автомобилей «КамАЗ».

Акционеры на собрании, в частности, рассмотрели вопрос о привлечении «КамАЗом» кредитной линии Внешторгбанка в пределах \$100 млн.

Как сообщил на собрании исполняющий обязанности председателя совета директоров АО «КамАЗ» министр промышленности, науки и технологий РФ Илья Клебанов, кредитная линия может быть представлена либо в евро, либо в рублях по курсу ЦБ РФ на дату заключения сделки. Предполагается, что процентная ставка по кредитам в евро не превысит 12% годовых по срочной задолженности, а ставка по просроченной задолженности будет соответствовать удвоенной ставке по срочной задолженности. Также планируется, что процентная ставка по кредитам в рублях не превысит по задолженности 21% годовых, по просроченной задолженности будет соответствовать удвоенной ставке по срочной задолженности.

Ожидается, что каждый кредит в рамках этой кредитной линии будет предоставлен на срок не более пяти лет. Предполагается, что залогом по кредитам будет выступать готовая продукция завода, автомобили «КамАЗ», а также имущество и имущественные права «КамАЗа» на сумму 6 млрд. рублей.

Минимумству РФ принадлежит 34,01% акций «КамАЗа», Внешторгбанку — 19,59%, Госкомитету Татарии по управлению госимуществом — 11,6%, ЕБРР — 6,79%.

ВЕДУЩИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РОССИЙСКОГО ОПК ОТЛИЧАЕТ НИЗКИЙ УРОВЕНЬ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА

Согласно данным Центра анализа стратегий и технологий (ЦАСТ), ведущие предприятия российского оборонно-промышленного комплекса (ОПК) отличаются низким уровнем диверсификации производства. Об этом сообщил директор Центра Руслан Пухов.

Он заявил, что в 2002 году в первую пятерку рейтинга самых прибыльных российских оборонных предприятий вошли АВПК «Сухой», НПК «Иркут», «Уралвагонзавод», Уфимское моторостроительное производственное объединение и Российская самолетостроительная корпорация «МИГ».

«Лидеров ОПК отличает относительно низкая диверсификация производства, — отметил Р. Пухов. — Исключение здесь составляет лишь «Уралвагонзавод», имеющий большой объем производства вагонов и цистерн. Продажи остальных компаний обеспечены монопродуктами. Это истребители Су-27/30 для АВПК и «Ирката», двигатели АЛ-31Ф/ФП для УМПО и самолеты МИГ-29 для РСК «МИГ».

Более высокая степень диверсификации наблюдается на верфях (36% для Балтийского завода, до 40% на «Адмиралтейских верфях»). «Данных по «Северной верфи» нет, но с высокой степенью вероятности эта доля примерно такая же», — отметил собеседник агентства.

Он подчеркнул, что четыре из пяти предприятий-лидеров относятся к авиастроительной отрасли.

Совокупный объем выручки АВПК «Сухой», НПК «Иркут», РСК «МИГ» и УМПО достигает \$2 224 млн. Вместе с крупными поставками вертолетов (почти на \$350 млн.) это дает более \$2,5 млрд., уточнил Р. Пухов.

Всего же тринадцать из двадцати представленных в списке компаний производят авиационное вооружение и технику, подсистемы или авиационные средства поражения. Данные цифры вполне соответствуют ранее заявленной информации о том, что вооружение и военная техника (ВВТ) для ВВС обеспечивают 75% российского экспорта, сказал эксперт.

Он отметил, что кораблестроительная промышленность представлена в рейтинге четырьмя предприятиями, три из них выполняли экспортные контракты.

«Балтийский завод в 2002 году продолжал строительство трех фрегатов проекта 11356 для Индии, «Северная верфь», возможно, начала подготовительные работы по постройке двух эсминцев проекта 956ЭМ для ВМС Китая, судостроительная фирма «Алмаз» построила два патрульных катера «Светляк» для Вьетнама. В то же время «Северная верфь» вела также работы по строительству корвета «Стерегущий» для ВМФ России. «Адмиралтейские верфи» вели строительство двух подводных лодок проекта 677», — сообщил Р. Пухов.

Производители ВВТ для сухопутных сил представлены двумя предприятиями («Уралвагонзавод» и завод имени Дегтярева). Завод имени Дегтярева, отметил Р. Пухов, также отличается высокой диверсификацией производства, поставляя продукцию не только военного назначения, но и в интересах Минатома, для гражданских нужд.



ОАО «Дальневосточное морское пароходство»

690019, Россия, Владивосток, ул. Алеутская, 15
Тел.: +7 (4232) 52-10-10. Факс: +7 (4232) 41-30-37, 52-15-51

Международных линий

Линейные расписания каботажных контейнерных линий ОАО «ДВМП»

Восточный - Магадан - Восточный

Судно	№ рейса	Восточный		Магадан		Восточный	
		ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
А. КОЛЕСНИЧЕНКО 01		08.01.04	14.01.04	17.01.04	23.01.04		
А. КОЛЕСНИЧЕНКО 02		26.01.04	01.02.04	04.02.04	10.02.04		
А. КОЛЕСНИЧЕНКО 03		13.02.04	19.02.04	22.02.04	28.02.04		
А. КОЛЕСНИЧЕНКО 04		02.03.04	08.03.04	11.03.04	17.03.04		
А. КОЛЕСНИЧЕНКО 05		20.03.04	26.03.04	29.03.04	04.04.04		
А. КОЛЕСНИЧЕНКО 06		07.04.04	13.04.04	16.04.04	22.04.04		

Агенты: Восточный - ООО «Трансфес - Находка - Восточный»
Тел.: (423 6) 660-756, факс: (423 6) 660-607
E-mail: transfesvost@vrangel.ru
Магадан - ООО «МАК Трансфес - Магадан»
Тел.: (413 22) 97-734, факс: (413 22) 97-517
E-mail: transfes@ns.mssn.ru
Владивосток - ЗАО «МАК Трансфес»
Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: (423 2) 41-19-11
E-mail: transfes@tma.ru

Агенты линий в портах захода

WEB-site FESCO: www.fesco.ru

FESCO Владивосток

Тел.: (4232) 52-14-42, 52-11-94, 52-12-18
E-mail: 60206@60.fesco.ru;
60218@60.fesco.ru;
60316@60.fesco.ru

Во Владивостоке: «ТРАНСФЕС»

Тел.: (4232) 30-70-45 Факс: (4232) 49-70-45
E-mail: transfes(@)tma.ru
E-mail: transfes(@)transfes.vladcomport.ru

В Находке: «ТРАНСФЕС», Находка

Тел.: (4236) 29-657 Факс: (4236) 29-655
E-mail: trfesza@online.nakhodka.ru

В порту Восточный: «ОРИСТА»

Тел.: +7 (4236) 660-195 Факс: +7 (4236) 660-272
E-mail: orista@vpnet.ru

Во Вьетнаме: «ТРАКОНШИП»

Тел.: (848) 822-2458 Факс: (848) 821-5709
E-mail: traconship@hcm.vnn.vn

В Японии: NAVIX TRANSPORT Co., Ltd Japan

Тел.: +045-651-1207 Факс: +045-681-3439
E-mail: k-atsumi@navixtrans.co.jp

В Шанхае: YENWIN International

Тел.: 8621-53086353 ext.37 Факс: 8621-53089364
E-mail: alexc@sha.yenwin.com

В Корее: «ТРАНСОРИЕНТ»

Тел.: (822) 3702-2052 Факс: (822) 734-5925/27
E-mail: dgymin@king.hmm.co.kr

Владивосток - Петропавловск-Камчатский - Владивосток

Судно	№ рейса	Владивосток		П.-Камчатский		Владивосток	
		ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
К. КРЕМС	01	02.01.04	07.01.04	09.01.04	14.01.04		
А. ТВАРДОВСКИЙ	02	09.01.04	14.01.04	16.01.04	21.01.04		
К. СЕРГИЕВСКИЙ	03	11.01.04	16.01.04	18.01.04	23.01.04		
К. КРЕМС	04	16.01.04	21.01.04	23.01.04	28.01.04		
А. ТВАРДОВСКИЙ	05	23.01.04	28.01.04	30.01.04	04.02.04		
К. СЕРГИЕВСКИЙ	06	25.01.04	31.01.04	02.02.04	07.02.04		
К. КРЕМС	07	30.01.04	04.02.04	06.02.04	11.02.04		
К. АРТЮХ	08	01.02.04	06.02.04	08.02.04	13.02.04		
А. ТВАРДОВСКИЙ	09	06.02.04	11.02.04	13.02.04	18.02.04		
К. СЕРГИЕВСКИЙ	10	09.02.04	15.02.04	17.02.04	22.02.04		
К. КРЕМС	11	13.02.04	18.02.04	20.02.04	25.02.04		
К. АРТЮХ	12	15.02.04	20.02.04	22.02.04	27.02.04		
А. ТВАРДОВСКИЙ	13	20.02.04	25.02.04	27.02.04	03.03.04		
К. СЕРГИЕВСКИЙ	14	24.02.04	01.03.04	03.03.04	08.03.04		
К. КРЕМС	15	27.02.04	03.03.04	05.03.04	10.03.04		
К. АРТЮХ	16	29.02.04	05.03.04	07.03.04	12.03.04		
А. ТВАРДОВСКИЙ	17	05.03.04	10.03.04	12.03.04	17.03.04		
К. СЕРГИЕВСКИЙ	18	10.03.04	16.03.04	18.03.04	23.03.04		
К. КРЕМС	19	12.03.04	17.03.04	19.03.04	24.03.04		
К. АРТЮХ	20	14.03.04	19.03.04	21.03.04	26.03.04		
А. ТВАРДОВСКИЙ	21	19.03.04	24.03.04	26.03.04	31.03.04		
К. СЕРГИЕВСКИЙ	22	25.03.04	31.03.04	02.04.04	07.04.04		
К. КРЕМС	23	26.03.04	31.03.04	02.04.04	07.04.04		
К. АРТЮХ	24	28.03.04	02.04.04	04.04.04	09.04.04		
А. ТВАРДОВСКИЙ	25	02.04.04	07.04.04	09.04.04	14.04.04		

Агенты: Владивосток - ЗАО «МАК Трансфес»

Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: (423 2) 41-19-11
E-mail: transfes@tma.ru

П.-Камчатский - ООО «МАК Трансфес - Камчатка»

Тел.: (415 21) 12-533, факс: (415 21) 12-436
E-mail: transfes@port.kamchatka.ru

Владивосток - Корсаков - Владивосток

Судно	№ рейса	Владивосток		Корсаков		Владивосток	
		ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
К. ГНЕЗДИЛОВ	01	03.01.04	05.01.04	06.01.04	08.01.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	02	10.01.04	12.01.04	13.01.04	15.01.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	03	17.01.04	19.01.04	20.01.04	22.01.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	04	24.01.04	26.01.04	27.01.04	29.01.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	05	31.01.04	02.02.04	03.02.04	05.02.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	06	07.02.04	09.02.04	10.02.04	12.02.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	07	14.02.04	16.02.04	17.02.04	19.02.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	08	21.02.04	23.02.04	24.02.04	26.02.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	09	28.02.04	01.03.04	02.03.04	04.03.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	10	06.03.04	08.03.04	09.03.04	11.03.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	11	13.03.04	15.03.04	16.03.04	18.03.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	12	20.03.04	22.03.04	23.03.04	25.03.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	13	27.03.04	29.03.04	30.03.04	01.04.04		
К. ГНЕЗДИЛОВ	14	03.04.04	05.04.04	06.04.04	08.04.04		

Агенты: Владивосток - ЗАО «МАК Трансфес»

Тел.: (423 2) 49-70-53, факс: (423 2) 41-19-11
E-mail: transfes@tma.ru

Корсаков - ООО «МАК Трансфес - Сахалин»

Тел.: (424 35) 42-859, факс: (424 35) 42-860
E-mail: fescokors@fsakhalin.ru

Расписание может быть изменено без предварительного оповещения

В ПОРТУ ПРИМОРСК В 2004 ГОДУ НАЧНЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ НЕФТЯНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

В порту Приморск (Ленинградская область) весной 2004 года планируется начать строительство трех нефтяных терминалов, сообщил вице-губернатор Ленинградской области Александр Брашно на пресс-конференции.

По его словам, компания «Транснефтепродукт» инвестирует в строительство терминала не менее \$350-400 млн. В настоящее время ведется ТЭО проекта, которое будет подготовлено до конца текущего года.

Нефтяные компании «Роснефть» и «Сургутнефтегаз» в апреле 2004 года планируют приступить к строительству терминалов по перевалке светлых и темных нефтепродуктов.

А. Брашно отметил, что до конца 2003 года планируется завершить генеральную схему порта Приморск, которая предусматривает возведение на территории порта помимо терминала Балтийской трубопроводной системы (БТС) еще трех терминалов и нефтеперерабатывающего завода (НПЗ).

Касаясь вопроса строительства НПЗ, который на паритетных началах намерены построить «Роснефть» и «Сургутнефтегаз», А. Брашно сказал, что в настоящее время идет выбор площадки под предприятие.

Вице-губернатор также сообщил, что вторая очередь БТС начнет работать в конце 2003 года. В январе 2004 года БТС выйдет на производительность 30 млн. тонн нефти в год.

Он добавил, что в первом полугодии 2004 года будут выполнены работы по расширению нефтеперекачивающих станций Сестрорецка, Киришей и «Невская», что позволит с 1 июля 2004 года выйти на производительность до 40-42 млн. тонн в год.

В 2002 году «Транснефть» отгрузила через порт Приморск 12 млн. тонн нефти.

Нефтепровод Ярославль-Приморск был введен в эксплуатацию 27 декабря 2001 года и является заключительной ниткой Балтийской трубопроводной системы, по которой нефть направляется из Тимано-Печорской и Западно-Сибирской нефтегазоносных провинций, а также из Казахстана.

Пропускная способность первой очереди БТС первоначально составляла 12 млн. тонн в год. В начале июля текущего года АК «Транснефть» увеличила мощность БТС до 18 млн. тонн нефти в год.

ГЕРМАНСКАЯ ННЛА В СЕНТЯБРЕ ПРИОБРЕЛА 25%+1 АКЦИЮ АО «ПЕТРОЛЕСПОРТ»

Германская компания Hamburger Hafen-und Lagerhaus-AG (ННЛА, крупнейший оператор контейнерных перевозок порта Гамбург) приобрела 25%+1 акцию АО «Петролеспорт», крупной стивидорной компании, работающей на территории морского порта Санкт-Петербурга.

Как сообщил председатель совета директоров «Петролеспорта» Александр Колосницын на пресс-конференции, сделка завершилась в сентябре.

Он не уточнил ее стоимость, а также продавца акций, отметив, что контрольный пакет акций АО «Петролеспорт» сохранится за петербургским концерном «Орими». По его словам, «этой сделкой заканчиваются трехлетние переговоры с ННЛА, которая является стратегическим партнером «Петролеспорта».

Глава компании также сообщил, что до конца 2003 года будет утверждено ТЭО модернизации контейнерного терминала «Петролеспорта» в морском порту Санкт-Петербурга. Ориентировочная стоимость проекта — \$50 млн. Генеральным подрядчиком по разработке ТЭО выступает «ЛенморНИИпроект». Долгосрочный проект, по его словам, будет реализовываться за счет заемных средств, в частности переговоры ведутся с двумя крупными российскими банками.

В результате модернизации терминала контейнерный грузооборот АО к 2013 году увеличится до 345 тыс. ДФЭ, к 2015 году — до 500 тыс. ДФЭ. Ожидается, что в 2003 году грузооборот составит 90 тыс. ДФЭ против 70

ПЕТЕРБУРГСКИЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ ПРИОБРЕЛ ОБОРУДОВАНИЕ ЗА 9,5 МЛН. ЕВРО

ЗАО «Первый контейнерный терминал» (ПТК), входящее в группу компаний АО «Морской порт Санкт-Петербург», приобрело два новых контейнерных перегружателя фирмы Konecranes общей стоимостью 9,5 млн. евро.

Как сообщается в пресс-релизе АО, перегружатели обладают грузоподъемностью по 50 тонн каждый и способны работать при скорости ветра до 20 метров в секунду.

На сегодняшний день на терминал доставлен один перегружатель, ведутся работы по подготовке к его установке. Прибытие второго крана планируется в конце ноября.

По оценкам специалистов, приобретение двух дополнительных перегружателей позволит увеличить пропускную способность ПКТ до 800 тысяч ДФЭ (эквивалент 20-футового контейнера) в год.

«ЛУКОЙЛ» В НОЯБРЕ ПРИСТУПИЛ К ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТУ ВЫСОЦК

Перевалка нефтепродуктов на терминале в г. Высоцке (Ленинградская область) началась в ноябре этого года, сообщил журналистам президент нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» Вагит Алекперов после подписание с и.о. губернатора Ленинградской области Владимиром Кирилловым дополнительного договора к рамочному соглашению о сотрудничестве на 2003-2005 гг.

По его словам, «терминал в порту Высоцк в ноябре принял первый продукт. Мощность первой очереди по перевалке, согласованная с МПС, составляет 3 млн. тонн, а к середине следующего года она вырастет до 6 млн. тонн».

Он пояснил, что «сейчас компания приступила к углублению фарватера и акватории подхода к терминалу Высоцк, подрядчиками работ выступают голландские компании». Президент «ЛУКОЙЛа» также выразил уверенность, что «подрядчики сумеют экологически безопасно сделать работы по углублению фарватера до необходимых 15 метров для прохода 80-тысячных танкеров».

«На первом этапе будут 20-40-тысячные танкеры в Европу. В следующем году уже бензины и тяжелые продукты переработки будут отправляться на территорию США», — сказал В. Алекперов.

Он подчеркнул, что «в следующем году начнется реализация и второй очереди терминала стоимостью \$150 млн., что позволит перевалить к концу 2004 года после проведения реконструкции железнодорожного узла в районе Выборга до 10 млн. тонн нефтепродуктов в год».

Он отметил, что «рамочное соглашение, которое компания подписала с областью, реализуется в полном объеме, а следующее соглашение на 2004-2006 гг. будет в полной мере отражать как технологические параметры, так и социальные аспекты развития области».

В свою очередь и.о. губернатора В. Кириллов после встречи сообщил, что «на встрече были затронуты моменты, которые касаются завершения строительства первой очереди и социального блока развития г. Высоцка. Обговорили вопросы снабжения водой и электричеством г. Высоцка, очистных сооружений, строительства жилья для работников терминала и для жителей города».

Ранее сообщалось, что комплекс в Высоцке планируется использовать для экспорта продукции Пермского, Нижегородского и Ухтинского НПЗ на рынки Западной Европы и США.

тыс. ДФЭ в 2002 году.

А. Колосницын отметил, что с 2001 года «Петролеспорт» ведет модернизацию инфраструктуры за счет собственных средств. В частности, внедряются новые технологии, закупается оборудование, ведутся дноуглубительные работы. «Петролеспорт» вложил в развитие с 2001 года \$27-30 млн. собственных средств.

По его данным, общий грузооборот АО «Петролеспорт» в 2003 году составит 4,2 млн. тонн против 3,57 млн. тонн в 2002 году. Планируется, что к 2013 году грузооборот возрастет до 8,4 млн. тонн, к 2015-му — до 10 млн. тонн.

А. Колосницын также напомнил, что в настоящее время АО размещает дополнительную эмиссию акций. По его словам, акции приобретают две компании, название которых он не уточнил.

Как сообщалось ранее, АО «Петролеспорт» планирует увеличить уставный капитал на 33,8% — до 47,547 млн. рублей — путем размещения по закрытой подписке доэмиссии акций на 12 млн. рублей.

Ранее сообщалось, что акционерами АО «Петролеспорт» являются офшорные компании LBO Investments Limited, Brockley Court Investments Limited, Ixworth Investments Limited и финская Container Finance Limited, физическим лицам принадлежит около 7% акций АО «Петролеспорт».

В 2002 году объем инвестиций, направленных на реализацию концепции наращивания контейнерных мощностей ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», составил более \$20 млн. Выполнение первого этапа инвестиционной программы модернизации и развития «Первого контейнерного терминала» увеличило его технические возможности и пропускную способность со 150 тыс. ДФЭ в 1998 году до 600 тыс. ДФЭ в 2003 году.

Ранее сообщалось, что «Первый контейнерный терминал» планирует увеличить грузооборот контейнеров с 550 тыс. ДФЭ в 2003 году до 1,35 млн. в 2007 году.

По оценкам западных экспертов, в ближайшие десять лет объем перевозок транзитных контейнерных грузов через территорию РФ возрастет до 7 млн. контейнеров в год, из которых 3,5 млн. пройдет через порты Северо-Запада России.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

С 1 января 2004 г. вводится в действие новый Таможенный кодекс РФ (ТК).

Принятый Государственной Думой в первом чтении еще в 1999 г. законопроект прошел более чем трехлетнюю обстоятельную процедуру обсуждения на уровне Правительства РФ и обеих палат Федерального Собрания РФ в обстановке полной открытости и гласности.

В целях всестороннего рассмотрения готовящегося закона в рабочую группу по подготовке ТК помимо депутатов Государственной Думы и представителей Правительства РФ были включены юристы и экономисты, эксперты в области внешнеэкономической деятельности и таможенного дела, представители деловых ассоциаций, предприниматели, непосредственно участвующие в таможенной деятельности. Работа над законопроектом находилась под пристальным вниманием экспертов Европейского союза, Всемирной торговой и Всемирной таможенной организаций.

Показателем повышенного внимания к разрабатываемому закону являлся факт поступления в Государственную Думу около шести тысяч поправок и предложений, в том числе и в виде альтернативных законопроектов, вокруг которых и развернулась основная дискуссия.

Столь активное обсуждение проекта позволило в конечном счете найти компромиссные решения, выйти на комплексные схемы и механизмы, учитывающие и сочетающие интересы государства и бизнеса, обеспечивающие согласование устанавливаемых в России таможенных мер с аналогичными институтами, принятыми в практике международной торговли.

Подготовка и принятие новой редакции ТК вызваны практическими проблемами развития экономики и внешней торговли России, расширяющимися внешнеэкономическими связями и отношениями, необходимостью интеграции России в мировое экономическое сообщество с целью максимального использования выгод и преимуществ контактов с зарубежными партнерами для стабильного развития экономики страны.

Предыдущий Таможенный кодекс РФ был принят еще в 1993 г., в период, когда рыночные регулятивные механизмы еще только начинали проникать и утверждаться в нашем хозяйственном механизме. Этот кодекс во многом отражал переходное состояние таможенного дела, когда требовалось оперативно установить механизмы перемещения товаров через таможенную границу в условиях отъезда государства от монополии на внешнюю торговлю. Вместе с тем за прошедший период в правовой системе РФ произошли значительные изменения. Прежде всего речь идет о принятии Конституции РФ, Гражданском, Уголовном, Налоговом кодексах, федеральных законов о государственном регулировании внешнеэкономической деятельности, «О мерах по защите экономических интересов Российской Федерации при осуществлении внешней торговли товарами» и других законодательных актах, принципиально изменивших правовую среду осуществления внешнеэкономической деятельности.

В начальный период формирования рыночной экономики, характеризовавшийся нестабильностью, отсутствием либо несовершенством правовой базы по смежным отраслям законодательства, недостаточностью практики работы таможенных органов в условиях демополизации внешнеэкономической деятельности, вполне оправдывался «рамочный» характер многих норм кодекса и, как следствие, отнесение практических механизмов ведения таможенного дела на подзаконный, преимущественно ведомственный уровень нормативного регулирования. Именно эти нормативные акты регулируют на сегодняшний день основную массу правоотношений, возникающих в связи с перемещением товаров и транспортных средств через таможенную границу. Как итог в сфере таможенного дела сложился перевес прав таможенных органов над правами участников внешнеэкономической деятельности, возобладали методы администрирования в регулировании внешнеэкономических процессов.

Помимо этого кодекс 1993 г. содержит несоответствия международной практике и правилам Всемирной торговой и Всемирной таможенной организаций, принятым в качестве основы таможенного регулирования в большинстве стран мира, что затрудняет привлечение на российский рынок зарубежных инвесторов, не способствует расширению контактов и укреплению хозяйственных связей с зарубежными партнерами.

Новый ТК в концептуальном плане выгодно отличается от своего предшественника. Он формируется на основе Конституции РФ, закрепившей равноправие субъектов хозяйственной деятельности, свободу предпринимательской и иной не запрещенной законом деятельности. Его положения тесно увязаны с гражданским законодательством, законодательством о государственном регулировании внешнеэкономической деятельности, законодательством, устанавливающим ограничения и запреты на ввоз и вывоз с таможенной территории РФ отдельных видов товаров, валютным и налоговым законодательством. ТК учитывает особенности таможенного процесса в условиях расширяющегося процесса экономической интеграции России в мировую экономическую систему. В этой связи ТК опирается на положения новой редакции Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, устанавливающей стандарты и рекомендуемые правила для достижения предсказуемости, последовательности и открытости при применении таможенных процедур.

ТК существенно обновляет правовую основу таможенной деятельности, выражая новую идеологию регулирования таможенного дела. В связи с принятием новых Уголовно-процессуального кодекса и Кодекса об административных правонарушениях из области правового регулирования ТК исключен блок вопросов, связанных с пресечением правонарушений и уголовных преступлений в области таможенного дела. Наряду с этим получил значительно более подробную

регламентацию процесс перемещения товаров через таможенную границу и помещения их под определенный таможенный режим. И это не просто количественные, а качественные изменения. В ТК преобладают нормы прямого действия, содержится детальное описание процедур, механизмов, взаимоотношений таможенных органов и участников внешнеэкономической деятельности — все это направлено на то, чтобы ТК стал законом прямого действия, позволяющим и таможенникам, и участникам внешнеэкономической деятельности на основании этого законодательного акта четко исполнять свои обязанности и отстаивать свои права. Таким образом, для бизнеса создаются ясные, стабильные правила и одновременно сужаются возможности для действий субъективного характера со стороны чиновников. Сам закон призван сделать экономически выгодной законопослушную деятельность во внешнеэкономической сфере.

ТК состоит из шести разделов: общие положения; таможенные процедуры; таможенные платежи; таможенный контроль; таможенные органы; заключительные положения.

В общих положениях решается широкий круг вопросов, связанных с определением состава таможенного законодательства. Содержится четко сформулированный понятийный аппарат, что позволяет упорядочить и согласовать используемую терминологию, обеспечить единообразное толкование устанавливаемых норм и правил.

Специальное внимание уделяется нормативным правовым актам в области таможенного дела. Закрепляется, что таможенное законодательство РФ состоит из настоящего ТК и принятых в соответствии с ним иных федеральных законов. Отношения в области таможенного законодательства могут регулироваться также указами Президента РФ. На основании и во исполнение актов таможенного законодательства, указов Президента РФ Правительство РФ издает постановления и распоряжения в области таможенного дела.

Принципиально важными являются установленные ТК требования к содержанию норм таможенного права. Положения актов таможенного законодательства, нормативных правовых актов в области таможенного дела должны быть сформулированы таким образом, чтобы каждое лицо точно знало, какие у него есть права и обязанности, а также какие действия, когда и в каком порядке следует совершать при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу. ТК устанавливает, что никто не может быть привлечен к ответственности за нарушение таможенных правил, если это нарушение вызвано неясностью правовых норм, содержащихся в нормативных правовых актах в области таможенного дела. Более того, государство обязано возместить убытки, причиненные лицам вследствие несвоевременного принятия, введения в действие и опубликования нормативных правовых актов, принятие которых предусмотрено ТК.

В целях стабилизации правовой основы таможенного дела предусматривается, что акты тамо-

женного законодательства, а также запреты, ограничения или требования в области таможенного дела, устанавливаемые актами Президента и Правительства РФ, вступают в силу не ранее чем по истечении одного месяца со дня их официального опубликования.

Существенно ограничена регулирующая роль таможенных органов. Если ранее основная масса отношений в области таможенного дела регулировалась на уровне приказов и инструкций Государственного таможенного комитета, то теперь на таможенные органы возлагается исполнительная функция. Предусмотрено, что федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела, издает правовые акты в области таможенного дела лишь в случаях, прямо предусмотренных актами таможенного законодательства. Эти акты не могут противоречить положениям актов таможенного законодательства или устанавливать требования, запреты и ограничения, не предусмотренные актами таможенного законодательства. При осуществлении таможенного оформления и таможенного контроля таможенные органы и их должностные лица не вправе устанавливать требования и ограничения, не предусмотренные актами таможенного законодательства или иными правовыми актами РФ.

Более того, теперь требования таможенных органов, предъявляемые при осуществлении таможенного оформления и таможенного контроля, не могут служить препятствием для перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу и осуществления деятельности в области таможенного дела в большей степени, чем это минимально необходимо для обеспечения соблюдения актов таможенного законодательства. Это положение будет иметь важное значение для судебной оценки законности действий (бездействия) таможенных органов и их должностных лиц.

Либерализован допуск юридических лиц к осуществлению деятельности в области таможенного дела. Радикальным шагом в этом направлении стал отказ от лицензирования при решении вопроса о допуске хозяйствующих субъектов к деятельности в области таможенного дела, которое теперь заменяется регистрацией. В соответствии с ТК право на осуществление деятельности в качестве таможенных перевозчиков, владельцев складов временного хранения, владельцев таможенных складов и таможенных брокеров (представителей) юридические лица теперь получают в регистрационном порядке при условии их включения в соответствующие реестры. В свою очередь, для включения юридических лиц в реестры лиц, осуществляющих деятельность в области таможенного дела, требуется соблюдение этими лицами условий, установленных самим ТК. При этом плата за включение в указанные реестры не взимается.

Более подробно урегулированы обязанности таможенных органов по осуществлению информирования и консультирования участников внешнеэкономической деятельности. Устанавливается, что лицо может как в устной, так и в письменной форме обратиться с запросом о предоставлении необходимой информации. При этом устный запрос подлежит рассмотрению таможенным органом в день получения указанного запроса. При подаче же письменного запроса ответ должен быть дан в письменной форме

в течение 10 дней. Кроме того, таможенные органы обеспечивают свободный бесплатный доступ, в том числе с использованием информационных технологий, к информации о действующих правовых актах в области таможенного дела, а на Государственный таможенный комитет возлагается обязанность обеспечить опубликование правовых актов, принятых этим органом, а также актов таможенного законодательства и иных правовых актов РФ в области таможенного дела в своих официальных изданиях.

Предусматривается обязанность таможенных служб консультировать заинтересованных лиц как в устной, так и в письменной форме по вопросам таможенного дела и иным вопросам, входящим в компетенцию этих органов. Информация по запросу заинтересованного лица должна предоставляться в возможно короткие сроки, не позднее месяца. Консультирование таможенными органами осуществляется бесплатно. Однако установлена ответственность государства за убытки, причиненные информацией, предоставленной несвоевременно или в искаженном виде.

Значительно более подробно регламентирован механизм принятия предварительного решения в отношении классификации товара по Товарной номенклатуре. Теперь любое лицо, заинтересованное в перемещении товара через таможенную границу, может обратиться с запросом в таможенные органы о принятии предварительного решения относительно классификации конкретных товаров в соответствии с Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности, а также о происхождении товара из конкретной страны (страны происхождения товара). Такое решение позволяет участнику внешнеэкономической деятельности еще до начала процесса перемещения через таможенную границу определить основные таможенные характеристики товара в целях его надлежащего декларирования и оформления, что значительно облегчает прохождение таможенных формальностей. Предварительное решение является обязательным для всех таможенных органов и действует в течение пяти лет со дня его принятия.

Расширены возможности по обжалованию решений и действий таможенных органов и их должностных лиц. Новеллой в российском законодательстве является установление ТК упрощенного порядка обжалования действий должностных лиц таможенных органов, применение которого позволяет оперативно урегулировать текущую конфликтную ситуацию. Порядок обжалования заключается в обращении лица с устной жалобой к вышестоящему должностному лицу. Рассмотрение жалобы в упрощенном порядке осуществляется безотлагательно, и решение по ней принимается незамедлительно.

Существенные изменения внесены и в порядок осуществления таможенного оформления. Четко закрепляется, что таможенное оформление производится в порядке, определяемом ТК, и принимаемыми в соответствии с ним иными правовыми актами РФ. Требования таможенных органов при производстве таможенного оформления должны быть обоснованы и ограничены требованиями, установленными в соответствии с ТК и необходимыми для обеспечения соблюдения таможенного законодательства РФ.

В частности, федеральному органу исполнительной власти, уполномоченному в области таможенного дела, дано право лишь сокращать не-

обходимый для таможенного оформления перечень документов и сведений, установленный самим ТК, с условием их вступления в силу не ранее чем по истечении 90 дней со дня официального опубликования.

Весьма сокращены сроки, установленные для принятия решения должностными лицами таможенных служб. По мотивированному запросу декларанта либо иного заинтересованного лица отдельные таможенные операции по таможенному оформлению могут совершаться вне мест нахождения и вне времени работы таможенных органов. Расширяется возможность использования упрощенных и ускоренных процедур таможенного оформления товаров. ТК предусматривается, что если на совершение отдельных таможенных операций требуется разрешение таможенного органа, такое разрешение выдается незамедлительно, сразу после того, как уполномоченное должностное лицо таможенного органа убедится, что установленные ТК условия, необходимые для получения такого разрешения, выполнены, но не позднее срока проверки таможенной декларации, иных документов и проверки товаров.

Значительно упрощается процедура таможенного оформления для законопослушных участников внешнеэкономической деятельности. Федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела, устанавливает специальные упрощенные процедуры таможенного оформления в отношении лиц, зарекомендовавших себя в качестве добросовестных, стабильных, устойчивых, открытых для таможенного контроля участников внешнеэкономической деятельности.

Специальные упрощенные процедуры таможенного оформления устанавливаются по запросу заинтересованного лица, осуществляющего ввоз товаров на таможенную территорию РФ, и могут предусматривать подачу периодической таможенной декларации, выпуск товаров до подачи таможенной декларации при представлении документов, содержащих сведения, необходимые для их идентификации, проведение таможенного оформления на объектах такого лица, хранение товаров на своем складе и другие упрощенные процедуры.

Упрощена процедура внутреннего таможенного транзита. Перевозка товаров в соответствии с процедурой внутреннего таможенного транзита может осуществляться любым перевозчиком, в том числе таможенным. Разрешение на внутренний таможенный транзит выдается после предъявления товаров таможенному органу управления, как только этот орган убедится в соблюдении установленных ТК условий, но не позднее трех дней со дня принятия транзитной декларации. В качестве транзитной декларации таможенному органу могут быть представлены любые коммерческие, транспортные (перевозочные) документы и (или) таможенные документы, содержащие необходимые сведения.

Стал более простым и понятным порядок декларирования товаров. Декларирование товаров производится путем заявления таможенному органу в таможенной декларации или иным способом, предусмотренным ТК, в письменной, устной, электронной или конклюдентной форме сведений о товарах, их таможенном режиме и других сведений, необходимых для таможенных целей. Перечень сведений, подлежащих указанию в таможенной декларации, ограничивается только

твенными сведениями, которые необходимы для целей исчисления и взимания таможенных платежей, формирования таможенной статистики и применения таможенного законодательства РФ. Для наветречу хозяйствующим субъектам, ТК устанавливает гибкий срок подачи таможенной декларации. Таможенная декларация на товары, ввозимые на таможенную территорию РФ, подается не позднее 15 дней со дня предъявления товаров таможенным органам в месте их прибытия на таможенную территорию РФ. В целях ускорения товарооборота установлена возможность предварительного декларирования товара, когда перевозчик представляет документы и сведения таможенному органу до фактического прибытия товаров и транспортных средств на таможенную территорию РФ.

Теперь перечень документов, которые представляются при декларировании товаров, определяется непосредственно в ТК. Факт подачи таможенной декларации и представления необходимых документов фиксируется в день их получения таможенным органом. Если декларант не располагает всей необходимой для заполнения таможенной декларации информацией по причинам, не зависящим от него, разрешается подача неполной таможенной декларации при условии, что в ней заявлены сведения, необходимые для выпуска товаров, исчисления и уплаты таможенных платежей, подтверждающие соблюдение ограничений, установленных в соответствии с законодательством РФ о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, а также позволяющие идентифицировать товары.

При регулярном перемещении через таможенную границу товаров одним и тем же лицом таможенный орган может разрешить подачу одной таможенной декларации на все товары, перемещаемые через таможенную границу в течение определенного периода времени. При вывозе с таможенной территории РФ российских товаров, в отношении которых не могут быть представлены точные сведения, необходимые для таможенного оформления в соответствии с обычным ведением внешней торговли, допускается их периодическое временное декларирование путем подачи временной таможенной декларации.

Значительно сокращен срок таможенного оформления товаров и транспортных средств. Таможенные органы теперь обязаны осуществить выпуск товаров не позднее трех рабочих дней со дня принятия таможенной декларации, представления иных необходимых документов и сведений, а также со дня предъявления товаров таможенным органам.

Таможенное оформление завершается помещением товара под избранный декларантом таможенный режим. Состав таможенных режимов теперь строго установлен законом. Уточнены их содержание, условия помещения под таможенный режим, режимы гармонизированы по отношению к мировой экономической системе. Таможенные режимы получили в ТК четкую структуризацию. Определены основные таможенные режимы, к которым отнесены выпуск для внутреннего потребления, экспорт и международный таможенный транзит. Установлена группа таможенных режимов, которую составляют переработка на таможенной территории, переработка вне таможенной территории, вре-

менный ввоз, таможенный склад, свободная таможенная зона (свободный склад). Специально выделяются завершающие таможенные режимы: реимпорт, резкспорт, уничтожение, отказ в пользу государства. Особо оговариваются специальные таможенные режимы: временный вывоз, беспошлинная торговля, перемещение припасов, а также иные специальные таможенные режимы. При этом ТК предоставляет возможность участникам внешнеторговой деятельности самостоятельно выбирать наиболее подходящие для них режимы в целях оптимального учета особенностей конкретной хозяйственной деятельности.

Подробно регламентируется перемещение товаров физическими лицами. Расширение экономических и политических контактов, возможность деловых, частных и туристических поездок за рубеж показали необходимость урегулирования на законодательном уровне и этих проблем. Прежний кодекс этим вопросам уделял всего лишь одну статью, согласно которой регулирование указанного круга вопросов фактически относилось к ведению Государственного таможенного комитета. В новом ТК эти вопросы урегулированы более подробно с учетом тех проблем, которые обычно возникают при пересечении границы.

Непосредственно в ТК установлен максимальный предел беспошлинного ввоза товаров физическим лицом. Теперь без уплаты таможенных платежей может быть ввезен товар, если его стоимость, за исключением транспортных средств, не превышает 65 тысяч рублей. Правительству РФ дано право устанавливать количественные пределы для полного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов или единые ставки таможенных пошлин, налогов. В отношении культурных ценностей, ввозимых физическими лицами, предоставляется полное освобождение от таможенных пошлин, налогов при условии их письменного декларирования, а также специальной регистрации, предусмотренной законодательством РФ о вывозе и ввозе культурных ценностей.

В отношении товаров, временно ввозимых на таможенную территорию РФ иностранными физическими лицами, предоставляется полное освобождение от уплаты таможенных пошлин, налогов, если эти товары ввозятся исключительно для личного пользования этими лицами на период их временного пребывания на таможенной территории РФ. Российские физические лица вправе временно вывезти с таможенной территории РФ товары для личного пользования на срок своего временного пребывания на территории иностранного государства и ввозить их обратно с полным освобождением от уплаты таможенных пошлин и налогов.

Расширяются возможности устного декларирования товаров физическими лицами. Такое декларирование производится путем совершения действий, свидетельствующих о том, что в ручной клади и сопровождаемом багаже физического лица не содержится товаров, подлежащих декларированию в письменной форме. Тем самым законодательно закреплена система «зеленого» и «красного» коридоров для физических лиц. Федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела, и иные таможенные органы обеспечивают доступность информации о правилах перемещения товаров физическими лицами, в том числе путем распро-

странения информационных справок в транспортных и туристических организациях, составленных на русском и на иностранных языках, а также путем оборудования информационных центров в местах таможенного оформления товаров, перемещаемых физическими лицами.

Отдельная глава посвящена регулированию особенностей перемещения товаров трубопроводным транспортом и по линиям электропередачи. Это вызвано, с одной стороны, сугубо индивидуальной, не вписывающейся в общий порядок спецификой перемещения энергетических и топливных ресурсов, а также таможенного контроля за этим перемещением, а с другой — необходимостью упрощения и облегчения процедур таможенного оформления по сравнению с ныне действующим порядком.

При перемещении через таможенную границу товаров трубопроводным транспортом допускается их периодическое временное декларирование. В соответствии с ТК ввоз на таможенную территорию РФ и вывоз с этой территории товаров, перемещаемых по линиям электропередачи, допускаются без предварительного разрешения таможенного органа при условии последующего декларирования и уплаты таможенных платежей.

Учитывая специфику товаров, перемещаемых трубопроводным транспортом и по линиям электропередачи, отсутствие возможности их непосредственной идентификации, таможенные органы устанавливают в таможенных целях количество, качество и другие характеристики товаров, используя сведения из документов, показания счетчиков и других измерительных приборов.

Значительно подробнее в новом ТК урегулированы вопросы, связанные с таможенными платежами. Практика осуществления таможенной деятельности показала, что в этой сфере аккумулируются наиболее болезненные вопросы, возникающие при перемещении товаров через таможенную границу. ТК четко определены моменты возникновения и прекращения обязательств по уплате таможенных пошлин и налогов. Регламентированы вопросы определения и заявления таможенной стоимости товара. Это одна из наиболее острых точек столкновения таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности, свойственная не только для российской практики. При этом в соответствии с ТК несогласие таможенного органа с заявленной таможенной стоимостью не может служить основанием для приостановления выпуска товара.

Важной является установленная законом обязанность таможи в письменной форме запрашивать у декларанта дополнительные документы и сведения, уведомлять о принятом решении в части определения таможенной стоимости. Между таможенным органом и декларантом могут проводиться консультации по выбору метода определения таможенной стоимости.

Специальная глава посвящена установлению порядка и сроков уплаты таможенных пошлин и налогов. Определяются плательщики таможенных пошлин и налогов, устанавливаются сроки, порядок и формы их уплаты. Существенно расширены возможности уплаты таможенных пошлин посредством авансовых платежей. Более подробно урегулированы вопросы, связанные с изменением срока уплаты таможенных пошлин и налогов, конкретизированы основания для пре-

доставления отсрочки или рассрочки уплаты таможенных пошлин, налогов.

Особое внимание уделяется вопросам обеспечения уплаты таможенных платежей. Определяются условия обеспечения уплаты, размеры обеспечения, особенности обеспечения уплаты таможенных платежей. В целях защиты добросовестных налогоплательщиков ТК детально прописывает процедуры и порядок возврата излишне взысканных таможенных пошлин, налогов и иных денежных средств.

Новые подходы провозглашены и в наиболее консервативной сфере таможенного регулирования, какой является таможенный контроль, этой важнейшей составляющей таможенного дела. Административный ресурс таможенных органов теперь будет сосредоточен на проведении таможенного контроля исходя из принципа выборочности, ограничиваясь только теми формами, которые достаточны для обеспечения соблюдения таможенного законодательства. В этих целях при выборе форм таможенного контроля предполагается использовать систему управления рисками, которая основывается на предотвращении наиболее часто повторяющихся нарушений таможенного законодательства, имеющих устойчивый характер и связанных с уклонением от уплаты таможенных пошлин, налогов.

В отличие от ныне действующей, фактически тотальной системы таможенного контроля, по новому ТК определение стратегии таможенного контроля осуществляется исходя из системы мер оценки рисков, под которыми понимается вероятность несоблюдения таможенного законодательства. Методы анализа рисков применяются для определения товаров, транспортных средств, документов и лиц, подлежащих проверке, а также степени такой проверки.

В то же время в целях обеспечения соблюдения законодательства ТК предусматривает, что таможенные органы вправе осуществлять проверку достоверности заявленных при таможенном оформлении сведений после выпуска товаров и (или) транспортных средств. Такая проверка может осуществляться таможенными органами в течение одного года со дня утраты товарами статуса находящихся под таможенным контролем.

ТК содержит нормы о защите прав лиц, осуществляющих перемещение товаров и транспортных средств. Так, при проведении таможенного контроля не допускается причинение вреда перевозчику, декларанту, их представителям, владельцам складов временного хранения, владельцам таможенных складов, иным заинтересованным лицам, а также товарам и транспортным средствам. Убытки, причиненные неправомерными решениями, действиями (бездействием) таможенных органов либо их должностных лиц при проведении таможенного контроля, подлежат возмещению в полном объеме, включая упущенную выгоду (неполученный доход).

В соответствии с принципами правовой государственности, согласно которым применение мер государственного принуждения возможно лишь на строго определенной законом основе, ТК закрепляет исчерпывающий перечень форм, в которых может осуществляться таможенный контроль. Это такие мероприятия, как проверка документов и сведений, устный опрос, получение пояснений, таможенное наблюдение, таможенный осмотр товаров и транспортных средств, таможенный досмотр товаров и транспортных

средств, личный досмотр, проверка маркировки товаров специальными марками и наличия на них идентификационных знаков, осмотр помещений и территорий в целях таможенного контроля, таможенной ревизии. Таможенная ревизия может быть проведена в двух формах: общая и специальная. При проведении специальной таможенной ревизии на товары может быть наложен арест или осуществлено их изъятие. Детально прописаны права и обязанности как проверяемых, так и проверяющих.

Серьезное внимание уделено закреплению правовых основ проведения экспертизы и исследований при осуществлении таможенного контроля. В отличие от ТК 1993 г., который по существу не регулировал этот важный институт таможенного дела, в новом ТК проблемам назначения и проведения экспертизы посвящена самостоятельная глава. Определяются случаи, когда необходимо проведение экспертизы, порядок назначения эксперта, его права и обязанности. Устанавливаются требования к лицу, назначаемому в качестве эксперта. Закрепляется правило, согласно которому экспертиза может быть назначена по инициативе декларанта.

В качестве важного позитивного момента следует отметить, что в ТК решаются вопросы, связанные с защитой обладателя исключительных прав (интеллектуальной собственности) на объекты авторского права и смежных прав, товарные знаки, знаки обслуживания, обладателя права пользования наименованием места происхождения товара. Отсутствие четкого законодательно установленного механизма деятельности по противостоению многочисленным нарушениям прав интеллектуальной собственности при перемещении товаров через таможенную границу оставляло российскую границу открытой для контрафактных товаров, что способствовало созданию целой индустрии, построенной на ввозе в страну «левого» товара и позволяющей нарушителям получать колоссальную прибыль от продажи контрафактных изделий.

Правообладатель, имеющий достаточные основания полагать, что может иметь место нарушение его прав при перемещении через таможенную границу товаров, являющихся, по его мнению, контрафактными, или при совершении иных действий с товарами, находящимися под таможенным контролем, вправе подать заявление в федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный в области таможенного дела, о принятии мер, связанных с приостановлением выпуска таких товаров. Предусмотрено, что объекты интеллектуальной собственности, в отношении которых ГТК будет принято решение о применении специальных мер охраны, вносятся в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности.

Если при осуществлении таможенного оформления и таможенного контроля таможенный орган выявляет товары, указанные правообладателем как контрафактные, выпуск таких товаров приостанавливается, чтобы дать возможность правообладателю воспользоваться установленными законодательством возможностями для защиты своих прав.

Учитывая общемировые тенденции формирования единого информационного пространства, ТК широко ориентирован на применение современных информационных технологий. В этой связи специальная глава ТК посвящена проблемам

информационных систем и информационных технологий в таможенном деле, в которой решаются вопросы их внедрения, использования и защиты. При установлении системы документооборота предусматривается, что документы, необходимые для таможенного оформления, могут быть представлены в форме электронных документов. Там самым заложена правовая основа электронного декларирования и использования электронной цифровой подписи, что значительно упростит и ускорит процедуру таможенного контроля. Улучшится информационный обмен с таможенными службами других государств и участниками внешнеэкономической деятельности, декларантами.

Урегулированы правоотношения, которые возникают при решении вопросов, связанных с обращением товаров в федеральную собственность. Теперь уже на законодательном уровне будут решаться вопросы распоряжения товарами, срок временного хранения или срок хранения на таможенном складе которых истек. Такое распоряжение осуществляется на основании акта таможенного органа, фиксирующего факт истечения срока временного хранения или срока хранения на таможенном складе. ТК определяются способы распоряжения такими товарами, порядок их реализации, распоряжения суммами, вырученными от реализации товаров и транспортных средств. Установлены особенности распоряжения таможенными органами товарами и транспортными средствами, являющимися вещественными доказательствами по делам об административных правонарушениях.

В завершение следует отметить качественную техническую проработку и правовую сбалансированность документа. Обеспечение полноты и четкости регулирования соответствующих правоотношений осуществляется посредством взаимовязанных ссылок между статьями и главами ТК, широкого использования общих положений, уточняемых в специальных статьях применительно к конкретному случаю таможенного оформления, ясного языка изложения.

Конечно, насколько эффективными будут устанавливаемые новым ТК механизмы осуществления таможенного дела, каким окажется их воздействие на экономическую активность участников внешнеэкономической деятельности, можно сказать только по прошествии определенного времени. Вместе с тем уже сейчас правомерен вывод, что мы получили всесторонне проработанный, сбалансированный учитывающий интересы всех участников внешнеэкономической деятельности законодательный акт, весьма либерализирующий сферу таможенного дела, значительно уменьшающий административные барьеры в сфере таможенных правоотношений. Принятие ТК, закладывающего четкие, ясные, стабильные правила игры в таможенной сфере, способствующее гармонизации таможенных норм и правил, дает несомненные преимущества участникам внешней торговли и является важным шагом на пути интеграции России в мировое экономическое пространство.

Ю. АЗАРОВ,
 статс-секретарь — заместитель председателя Государственного таможенного комитета Российской Федерации
 (Из предисловия к изданию Таможенного кодекса РФ, 2003 г.)

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ГОДА В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

9-Я МОСКОВСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ

9 лет успеха



**TRANS
RUSSIA**

23 - 26 Марта 2004

Спорткомплекс Олимпийский, Москва, Россия

www.transrussia.ru

Организатор:

Россия 129110 Москва
Ул. Шенкина 42, Строение 2а

105 Salisbury Road,
London, NW6 6RG, United Kingdom
Тел. +44 (0) 20 7596 5245
Факс +44 (0) 20 7596 5127



С 1 января 2004 года вступает в силу новый Таможенный кодекс. О том, как изменятся правила игры на границе, рассказал нашему корреспонденту один из его создателей, экс-председатель Государственного таможенного комитета, депутат Государственной Думы, заместитель председателя Комитета по бюджету и налогам Валерий Драганов.

Граница стремится к простоте

– Таможенный кодекс обсуждался в Госдуме с 1999 года. Найден компромисс в изнурительной и непростой дискуссии – внесено до шести тысяч поправок. В новой редакции прямо прописано все, что урегулировано в таможенных отношениях. Таким образом, свыше трёх тысяч подзаконных актов разных министерств и ведомств, постановлений правительства в таможенной сфере уходят в историю.

Законодатель стремился создать кодекс, максимально приближенный к инструкции, чтобы он четко и ясно разграничил функции и обязанности таможни, коммерсантов и просто граждан, пересекающих границу. Все делалось для того, чтобы режим на таможне стал наиболее удобным. Например, сегодня таможенники оформляют товар за 10 дней. В новом кодексе срок сокращен до трех суток.

В идеале таможенник должен подходить к грузу один раз – проверить, нет ли контрабанды и соответствует ли товар заявленному в декларации. Наиболее честным и открытым коммерсантам может разрешаться выпуск товара в свободное обращение даже перед подачей декларации.

– Бизнес и таможня не всегда легко сходятся в стоимости товара. Теперь им будет договариваться легче?

– Чтобы уменьшить издержки, любой коммерсант старается купить товар дешевле. Это закон рынка. А недобросовестный торговец, стремясь уйти от таможенных пошлин и налогов, занижает стоимость, подчеркивая, умышленно. Для казны это прямые убытки, а для нечестного чиновника – соблазн к получению мзды. Задача законодателя – исключить саму природу подобного явления.

Сегодня таможня сравнивает заявленную в декларации стоимость товара с собственными прайс-листами. Если указанная бизнесменом цена оказывается ниже, заявителя подозревают в обмане. Спорный груз, как правило, задержива-

ется до выяснения обстоятельств. Так в условиях правовой неопределенности может возникнуть почва для «неформальных решений».

Нередко товар за границей действительно закупается по низким ценам. Но чтобы это доказать, нужно время, а каждый дополнительный час задержки груза на границе оборачивается для бизнеса убытками. Вот и получается, чтобы поверили на таможне, коммерсанту порой проще зависить стоимость товара, чем отстаивать свою правоту.

Новый кодекс с учетом международного опыта предусматривает семь способов определения таможенной стоимости товара. Самый простой: коммерсант заявляет цену – таможенник признает. Если возникают разногласия, применяются различные системы оценок, сравнение с каталогами, изучение закупочных цен и т.д. На практике новый метод начнем опробовать с ноября.

Более того, по новым правилам несответствие заявленной стоимости или непризнание ее таможней не останавливает груз. Если возникла необходимость проверки, или есть административное нарушение, или даже уголовная перспектива, груз нельзя держать на таможне дольше трех дней. Кодекс прописал ясно: есть вопросы – таможня берет образцы товара на экспертизу и работает. А решение о конфискации может принять только суд.

– Что такое посттаможенный контроль и почему он не нравится коммерсантам?

– Посттаможенный контроль – это право таможни контролировать товар после его выпуска в свободное обращение, когда все таможенные формальности уже завершены. Почему он не нравится коммерсантам? Бизнес считает деньги, и если уж идет на злоупотребление, ему, наверное, дешевле договориться с одним таможенником, чем со всем государством.

Если же исходить из того, что все честно, посттаможенный контроль действительно, наверное, не нужен. Тем более что кроме таможни дальнейшую судьбу товара отслеживает налоговая инспекция. Не случайно, что этот раздел кодекса вызывал много споров. В конце концов, такой контроль со стороны таможни оставили, но сильно ограничили, удачно разведя функции ГТК и МНС.

Хочу обратить внимание на то, что новый кодекс принципиально изменил само отношение таможни к участникам внешнеторговой деятельности. Раньше как было? Таможенник всегда прав, а клиент заведомо виновен. Россия строит правовое государство, и это отражается во всех сферах нашей жизни. Теперь презумпция невиновности присутствует в кодексе как основополагающий конституционный принцип.

Граница стремится к простоте. Перечень документов и сведения, которые надлежит заполнить при таможенном оформлении, прямо прописаны в Таможенном кодексе. Это исчерпывающий список. Любые другие «формы», предъявленные как требование со стороны правительства, ГТК или отдельного офицера, незаконны.

Правовая норма должна быть так сформулирована, чтобы клиент знал, когда и как он должен провести процедуру. Если же правовая норма неясна, он не несет ответственности при усугублении каких-то ситуаций. Более того, законодательные акты, изданные во исполнение Таможенного кодекса, но противоречащие его букве и духу, автоматически признаются недействительными.

Лично я – приверженец либерализации и деюрократизации таможенных отношений. Четверть века службы на таможне убедили меня, что закон должен быть понятным, исполнимым. Именно трудноисполнимые требования заставляют бизнес искать обходные пути, уводят его в тень. Поэтому закон должен быть легким, а санкции за таможенные право-

ТРАНСПОРТ и ЛОГИСТИКА



20-22 АПРЕЛЯ 2004
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР "ЭКСПО-ХХІ"
МОСКВА, РОССИЯ
www.tlrexpo.com

РОССИИ

ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ



По вопросам участия обращайтесь в Оргкомитет:

Центральные Европейские Выставки
тел: +7 095 788 6553
факс: +7 095 788 6554
e-mail: info@expocsee.ru
www.expocsee.ru

informa maritime & transport

нарушения – жесткими, суровыми. Об этом говорит и мировая практика.

– Кодекс заменил лицензирование околотаможной инфраструктуры регистрацией. Что Вы думаете по этому поводу?

– Прежде влияние власти на формирование околотаможных структур было, мягко говоря, значительным. Сейчас сделана попытка восстановления конкурентной среды. Это значит, что отношения в этой сфере будут иметь не разрешительный, а заявительный характер. ГТК составит специальный реестр, попасть в него будет несложно. Хочешь иметь склад временного хранения, быть брокером, перевозчиком – будь, опираясь на закон.

Например, Гражданский кодекс предусматривает, что любая сделка, любые отношения или гражданско-правовой договор заключаются сторонами, имеющими определенный статус. Значит, претендент должен быть юридическим лицом, иметь счет, быть состоятельным и дееспособным. А чтобы на рынок околотаможных услуг не пришли случайные люди, кодекс предусмотрел так называемое «обеспечение уплаты таможенных платежей».

Имеется в виду залог, при наличии которого таможня разрешит заняться посредническими услугами. Для таможенного брокера он составит 50 млн. руб. плюс страховка гражданской ответственности на 20 млн. руб. (на случай если брокер обманет или испортит товар клиента). Для перевозчиков сумма залога – 20 млн. руб., владельцев складов временного хранения – 2,5 млн. руб.

– Насколько новый кодекс соответствует международным стандартам?

– В соответствие с международными нормами приведен весь понятийный аппарат. Таможенные процедуры, режимы, переработка на и вне таможенной территории, временный ввоз, реимпорт, реэкспорт, таможенный склад, свободная таможенная зона – все это и многое другое соответствует мировым стандартам, зафиксированным в Конвенции Киото.

А это значит, что любой товар, транспортное средство, человек, независимо от того, сколько они границ пересекают, используют в пунктах пропуска одни и те же процедуры. К ним предъявляются одни и те же простые, ясные требования, таможенники разных стран говорят с клиентами на едином правовом языке, ну, разве ответственность за нарушения может быть разная.

Замечу, положение человека, пересекающего границу, прямо урегулировано в кодексе впервые. Реализуя и защищая права гражданина, законодатель опирался на Конституцию РФ и Нью-Йоркскую конвенцию, также предполагающую унификацию процедур. Максимально упрощена и процедура оформления международных почтовых отправлений.

Кодекс ввел и такое понятие, как «управление рисками». Для законопослушных граждан и легального бизнеса режим на таможне должен быть максимально благоприятным. Контроль нужен не тотальный, 100%, а точечный, адресный: наркотики, терроризм, налоговые преступления, транснациональные преступные группировки и т.д.

Надо думать, это хороший стимул для раскрепощения бизнеса, перехода его в более цивилизованное, более эффективное с экономической точки зрения состояние. Человек, находясь на границе, должен чувствовать волнение, у него сердце должно учащено биться не от предвкушения встречи с таможенниками, а от того, что он покидает Родину и близких или встречается с ними.

– Какие новые возможности открылись для перерабатывающих компаний, использующих толлинговые операции?

– С 2004 года полномочия по разрешению толлинговых операций для тех или иных отраслей промышленности переданы Пра-

вительству РФ. Ранее эти функции были в компетенции ГТК. Грузовладелец, который ввозит сырье для переработки на территорию РФ, больше не обязан регистрироваться в таможенных органах. Тем самым упростилось использование посреднических компаний при толлинговых операциях.

Также теперь допускается передача разрешения от одного юридического лица к другому после одобрения таможни. С разрешения таможни возможна и замена ввезенных товаров на, говоря языком юридическим, «эквивалентную компенсацию». Под этим подразумевается замена ввезенных товаров другими, в том числе российскими, соответствующими по своему описанию, качеству и техническим характеристикам с ввезенными товарами.

Это новое положение позволяет ускорять переработку и вывоз товаров, даже не дожидаясь ввоза иностранных. Ввоз иностранных товаров, которые были заменены российскими, не будет облагаться ввозными пошлинами или НДС. Это сделано для того, чтобы такие операции стали более гибкими географически, облегчить их структурирование, что должно положительно сказаться на бизнесе, работающем в режиме толлинга.

Добавлю, что кодекс обеспечил серьезный задел для гармоничной привязки таможенной и транспортной логистики. Целый раздел посвящен информационным технологиям. Четко прописано: вся информация и консультации бесплатно. А если некачественная консультация таможни негативно повлияет на бизнес, издержки оплатит казна. То есть параллельно включится механизм кадрового отбора таможенных служб.

Насколько хорош новый Таможенный кодекс – покажет время. Если остались лазейки для толкования по усмотрению, законодатель будет немедленно вносить поправки. Так что работа с кодексом не закончена, работа с кодексом продолжается.

Марина ОХРИМОВСКАЯ,
наш спец. корр.



Новый терминал по перевалке грузов, требующих крытого хранения (минеральные удобрения, тарно-штучные, зерно и т.п.)

Пропускная способность — 1 млн. тонн

Емкость крытого склада — 35 тыс. тонн

Станция разгрузки вагонов (минераловозы, зерновозы)

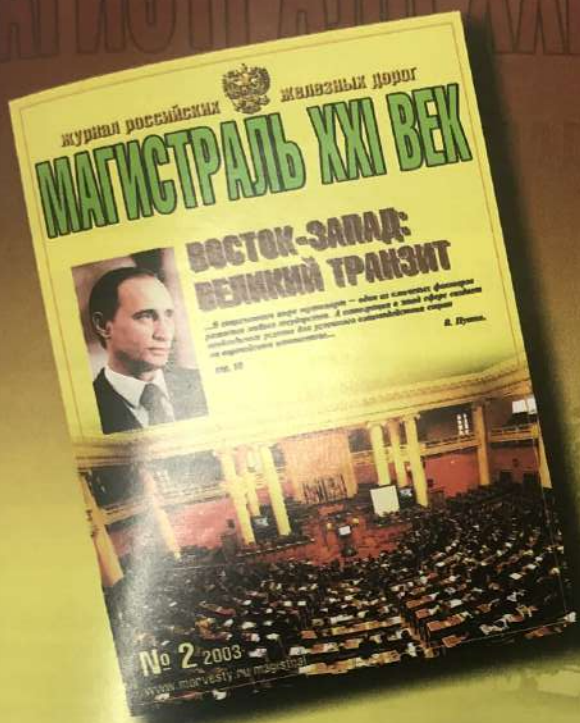
Две автоматические станции разгрузки автотранспорта

Экспорт

ОАО "Усть-Донецкий порт"

Тел. (863-51) 9-14-75
Тел. факс (863-51) 9-11-49

Будем рады видеть Вас
среди подписчиков нашего издания!



Подписной индекс
в каталоге «Роспечать» на 2004 г.:

для России – 47964,
для СНГ – 47965,
годовой для России – 79197.

Контактные телефоны: (095) 921-3004, 927-8668.
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru

Под патронажем Минтранса РФ, ФГУП «Росморпорт»,
Ассоциации морских портов России

Морские порты России

Издательство «Морские порты России» начинает подготовку к печати
2-го издания справочника «Морские порты России»/«Sea ports of Russia».

ЦЕЛЬ – предоставить деловую информацию по каждому порту страны

- адреса и телефоны;
- специализация и мощности;
- техническая оснащённость;
- экономическое состояние;
- перспективы развития;
- номенклатура грузов;
- портовые сборы;
- тарифы на перегрузку;
- навигационные условия;
- регулярные линии;
- развитие причального хозяйства и т.д.

Справочник будет иллюстрирован картами-схемами портов.
Язык - русский/английский.

Кроме того, в специальном разделе «Партнёры» будет собрана информация
об агентах и экспедиторах, их возможностях по каждому порту.

Справочник «Морские порты России» издаётся книгой формата В5.
Бумага – мел., глянец, печать полноцветная, тираж – 3000 экземпляров.
Издание предназначено для грузоотправителей и грузополучателей, экспедиторов и агентов,
судовладельцев и судоводителей, для всех, кто в той или иной степени задействован в транспортном бизнесе
не только в России, но и в странах ближнего и дальнего зарубежья.

По вопросам вашего участия в справочнике,
размещения рекламы и подачи заявок
на покупку книги обращаться по адресу:
103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.
Тел./факс (095) 927-86-68,
тел. (095) 921-30-04, 927-89-39
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru
<http://www.morvesti.ru>
Выход книги намечен на декабрь 2004 года.

Инвестиции МПС РФ в развитие железнодорожных подходов к Новороссийскому порту в 2003-2005 гг. составят более 1 млрд. рублей

Инвестиции МПС РФ в развитие железнодорожных подходов к Новороссийскому морскому порту в 2003-2005 годах составят свыше 1 млрд. рублей, сообщили в пресс-службе министерства.

В пресс-службе отметили, что МПС в рамках реализации федеральной целевой программы «Юг России» проводит крупномасштабную реконструкцию Новороссийского и Туапсинского железнодорожных транспортных узлов.

Для обеспечения возрастающих объемов внешнеторговых грузов в Азово-Черноморском бассейне программа развития Северо-Кавказской железной дороги предусматривает выполнение комплекса мероприятий по усилению железнодорожной инфраструктуры на подходах к черноморским портам, в частности, Новороссийск, Туапсе и Ейск.

По расчетам экспертов МПС, модернизация железнодорожных магистралей на кавказском направлении позволит увеличить объем перевозки транзитных грузов с 80 до 130 млн. тонн в год.

МПС и Минтранс РФ внедрили в Новороссийске систему «Грузовой экспресс»

Автоматизированная система «Грузовой экспресс» начала действовать в сентябре между Северо-Кавказской железной дорогой (СКЖД) и Новороссийским морским торговым портом (НМТП).

Как сообщили в пресс-службе МПС РФ, этот проект был реализован совместно с Минтрансом РФ и позволяет в автоматическом режиме управлять подачей вагонов и регулировать погрузку в адрес порта.

Эта система, по мнению экспертов двух ведомств, позволяет наладить оптимальное взаимодействие железнодорожного и морского транспортов. В частности, если прежде на станциях СКЖД в ожидании разгрузки в НМТП простаивало свыше 200 поездов с экспортно-импортными грузами, то в настоящее время, по данным МПС, число простаивающих грузовых поездов не превышает 10 составов.

Представитель МПС отметил, что в дальнейшем планируется ввести систему «Грузовой экспресс» на всех железных дорогах и в морских портах России, что позволит обеспечить контроль за продвижением и равномерным подводом грузов к предпортовым станциям.

Представитель МПС также сообщил, что Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД) планирует в 2005 году перевезти в морские порты юга России до 130 млн. тонн экспортно-импортных грузов, что на 70% превысит показатель 2002 года.

В МПС отметили, что в настоящее время министерство в рамках развития международных транспортных коридоров «проводит крупномасштабную реконструкцию железнодорожных транспортных узлов, обеспечивающих подходы к морским портам юга страны».

По данным МПС, за первую половину 2003 года СКЖД на 7,3% увеличила объемы доставки экспортно-импортных грузов в морские порты Азово-Черноморского бассейна.



«Разгуляй-УКРРОС» построит вторую очередь элеватора в Азове

Группа «Разгуляй-УКРРОС», один из основных операторов продовольственного рынка России, планирует построить вторую очередь портового элеватора в Азове Ростовской области.

Как сообщили в пресс-службе компании, на эти цели планируется направить прибыль от операций первой очереди портового элеватора, введенной в эксплуатацию в начале сентября этого года, а также заемные и собственные средства компании.

При этом заемные средства будут привлечены на льготных условиях, поскольку ООО «Азовский портовый элеватор» было признано одним из победителей проведенного Минсельхозом РФ конкурса на получение льготных долгосрочных кредитов для строительства зерновых терминалов в российских портах. На днях Минсельхоз и ООО «Азовский портовый элеватор» подписали соответствующее соглашение.

В пресс-службе отметили, что этот проект нацелен прежде всего на увеличение мощностей по единовременному хранению зерна с сегодняшних 33 тыс. до 50 тыс. тонн.

Общая стоимость портового элеватора в Азове составляет \$17 млн. Его мощности рассчитаны на перевалку до 2 млн. тонн зерна в год. Он может принимать зерно как с железнодорожного, так и с автотранспорта, а также обслуживать суда класса «река-море» водоизмещением до 5 тыс. тонн. «Разгуляй» построил терминал в рамках реализации стратегии компании по инфраструктурному развитию наиболее перспективных видов деятельности, в частности экспортных операций.

Группа «Разгуляй-УКРРОС» была создана в 1992 году. В ее состав входят продовольственная, зерновая, сахарная, птицеводческая, сельскохозяйственная и сельскохозяйственная компании. Региональная сеть включает 38 филиалов. Группа контролирует 35 предприятий АПК, а также 12% сахарного и 4% зернового рынков России.

Годовой оборот компании в 2002 году превысил \$500 млн. против \$420 млн. в 2001 году и \$256 млн. в 2000 году.



редакционно-
издательский центр газеты

"МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

ПОДГОТОВИТ И ИЗДАСТ ДЛЯ ВАС:

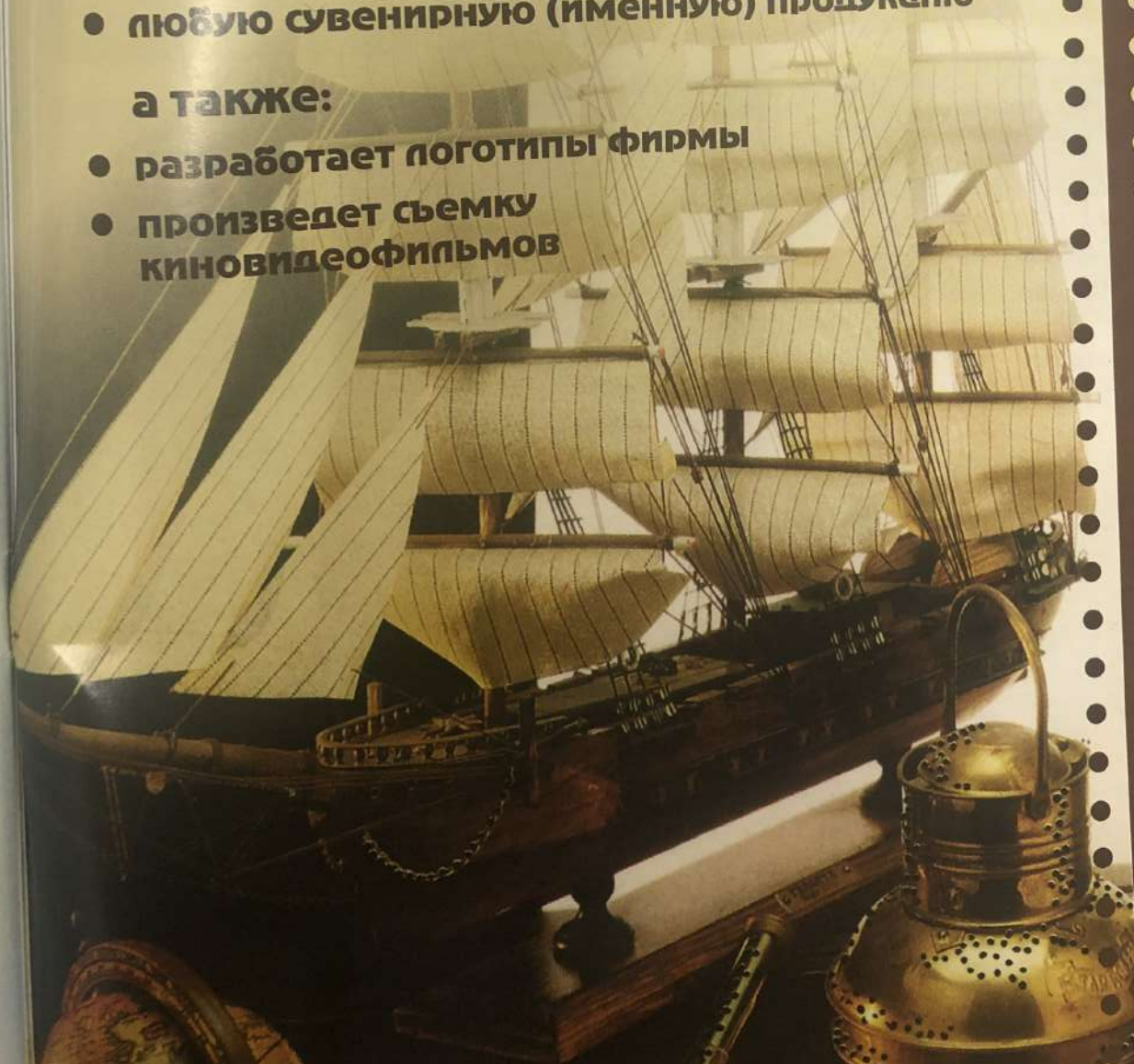
- буклеты, календари
(настенные, настольные, деловые, карманные)
- ежеквартальники
- годовые и корпоративные отчеты
- каталоги
- листовки
- папки
- плакаты
- кубарики
- юбилейные и деловые книги, брошюры и т.п.
- любую сувенирную (именную) продукцию

а также:

- разработает логотипы фирмы
- произведет съемку
киновидеофильмов

НАШИ КООРДИНАТЫ:

103775, Москва, ул. Петровка, д. 3/6.
Тел./факс: (095) 927-8668, 921-3004; тел.: (095) 927-8939.



Продается промышленный комплекс в г. Темрюке,
в 5 км от Морского порта.

Вниманию экспедиторов!

- площадь 4,4 га с производственными и складскими помещениями общей площадью – 6000 кв.м
- подстанция на 400 квт
- собственный ж/д путь 950 м с электронной весовой и бетонной площадкой 2000 кв. м для выгрузки вагонов
- электронная автовесовая

Тел. (095) 207-33-88, факс (095) 363-51-13,
e-mail info@carbico.co.ru
Контактное лицо: Генкин Сергей Борисович

Будем рады видеть Вас среди подписчиков нашего издания!



Подписной индекс
в каталоге «Роспечать» на 2004 г.:

для России – 82517,
для СНГ – 82518,
годовой для России – 82519.

Контактные телефоны: (095) 921-3004, 927-8668.
E-mail: morvesti@mail.cnt.ru



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

Журнал основан в 1998 году

Информационно-аналитический журнал
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР information-analytic magazin
INTERNATIONAL FORWARDER

ВАЛЕРИЙ АЛИСЕЙЧИК, VALERY ALISEICHIK,
 президент АЭР, председатель President of FAR,
 совета редакции Chairman of the Editorial Counsel
АНАТОЛИЙ КУЗНЕЦОВ, ANATOLY KUZNETSOV,
 главный редактор Chief Editor

СОВЕТ РЕДАКЦИИ: EDITORIAL COUNCIL:
ВЯЧЕСЛАВ ВИНОГРАДОВ, VYACHESLAV VINOGRADOV,
 генеральный директор АО General Director of a Joint Stock
 "Совмортранс" Company "Sovmortrans"
АНАТОЛИЙ ТЯН, ANATOLY TIAN,
 генеральный директор General Director of LTD
 АО "Совтрансавто" "Sovtransavto"
ВАЛЕНТИН БАЛАЛАЕВ, VALENTIN BALALAEV,
 директор АЭР Director of the FAR
ТАТЬЯНА ПОЛЯНОВА, TATYANA POLYANOVA,
 директор Центра повышения Director of the Personnel Upgrading
 квалификации АЭР Center of the FAR
АНДРЕЙ КИРЕЕВ, ANDREY KIREEV,
 заместитель гл. редактора Deputy Chief Editor

Журнал выходит один раз в два месяца. Приложение к газете "Морские вести России".
 Is edited once in two months.

Регистрационный номер 017133 от 29 января 1998 г.
 Отпечатано в ГУП "ИПК "Московская правда", Зак. № 1406.
 Тираж 1200 экз. 101990, Москва, Потаповский пер., д. 3.
 тел.: 925-08-54. Цена свободная.

Журнал сверстан в РИЦ газеты "Морские вести России"
 Верстка: Н. Васильевой. Общий тираж — 5000.
 Total circulation — 5000 copies.

Адрес редакции: Editorial Office Address:
 103775, Москва, 103775, Moscow,
 ул. Петровка, д. 3/6. 3/6, Petrovka St.;
 Тел./факс (095) 927-86-68, Tel./Fax: (095) 927-86-68,
 тел. (095) 921-30-04, 927-89-39. Tel. (095) 921-30-04, 927-89-39.
 E-mail: morvesti@mail.cnt.ru
 www.morvesti.ru

При перепечатке ссылка на журнал
 "Международный экспедитор" обязательна.

СОИЗДАТЕЛИ:
 Co-publisher:

Редакция газеты "Морские вести России"
 Editorial Office of the newspaper Maritime News of Russia



В НОМЕРЕ

Конгресс ФИАТА Экспедиторы на Бали	_____ 2
Транспортная стратегия Стратегия роста	_____ 4
Государственный совет России Транспортная стратегия — базовая составляющая роста экономики	_____ 9
Транспорт и дороги Автотранспорт нуждается в жестком госрегулировании	_____ 11
Тариф и грузовладелец Чуть лучше, но чуть дороже	_____ 13
Транстек-2003 Больше внимания экспедиторам	_____ 14
АЭР: мы достигли цели	_____ 15
Как будет развиваться транзит через Россию?	_____ 16
Таможня На Консультативном совете ГТК	_____ 25
Товарооборот Экономический совет СНГ за полномасштабную свободную торговлю	_____ 26
Национальные интересы Без рикошетов	_____ 27
Автоперевозки «Плюсы» и «минусы» системы МДП	_____ 28
12-е заседание КСТСП Транссиб набирает силы	_____ 38
Документы Образец типовых правил ФИАТА	_____ 47
Законодательство Таможенный кодекс Российской Федерации. Основные положения	_____ 57
Интервью номера Граница стремится к простоте	_____ 62

ГАЗЕТА "МОРСКИЕ ВЕСТИ РОССИИ"

Издание Союза российских судовладельцев.
Стоимость подписки на I полугодие 2004 года:
Россия - 414 руб., страны СНГ - \$65*,
зарубежные - \$190*.
Тираж - 9000 экз.
Контактный тел. Союза российских судовладельцев: (095) 241-56-75.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2004 г.:
для России - 32565, для СНГ - 33107,
годовой для России - 33227.



ЖУРНАЛ "МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ"

Издание Ассоциации морских портов.
Стоимость подписки на I полугодие 2004 года:
Россия - 531 руб., страны СНГ - \$80*,
зарубежные - \$210*.
Тираж - 7200 экз.
Контактный телефон Ассоциации: (812) 259-95-23.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2004 г.:
для России - 47766, для СНГ - 47966,
годовой для России - 79194.



ЖУРНАЛ "МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКСПЕДИТОР"

Издание Ассоциации экспедиторов России.
Стоимость подписки на I полугодие 2004 года:
Россия - 420 руб., страны СНГ - \$75*,
зарубежные - \$185*.
Тираж - 5000 экземпляров.
Контактный телефон Ассоциации: (095) 737-75-13.
Подписной индекс в каталоге "Роспечать" на 2004 г.:
для России - 47767, для СНГ - 47967,
годовой для России - 79196.

