

Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России

К.В. Холопов,
О.В. Соколова

УДК 656
ББК 65.315
Х-736

1. Вместо введения. ««Экспедиторские и логистические услуги» означают любого вида услуги, относящиеся к перевозке (одним или несколькими видами транспорта), консолидации, хранению, обработке, упаковке, вывозу, завозу товаров, равным образом как и вспомогательные, и консультативные услуги, связанные с предоставлением вышеперечисленных услуг, включая (но не ограничивая) услуги, касающиеся таможенных и налоговых дел, декларирования товаров, обеспечения страхования товаров, производства платежных операций с товарами и сбора относящихся к ним документов. Экспедиторские услуги включают в себя также логистические услуги с их современными и коммуникационными технологиями, связанными с перевозкой, обработкой или хранением товаров, и фактически полностью охватывают всю систему управления перемещением товаров. Перечисленные услуги могут изменяться в целях удовлетворения требований их более гибкого применения».

Официальное описание понятия «экспедиторские и логистические услуги» принято 29 октября 2004 года совместно ФИАТА¹ (Международной федерацией экспедиторских ассоциаций)² и КЛЕКАТ³ (Европейской ассоциацией по оказанию экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных услуг).

2. Роль и место транспортно-экспедиторских услуг в международной торговле. По оценкам ФИАТА, около 80% объемов мирового грузооборота проходит через руки международных транспортно-экспедиторских компаний. Транспортно-экспедиторская деятельность связывает продавцов и покупателей товаров по всему миру с контрагентами международных транспортных систем – перевозчиками, владель-

¹ FIATA - Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles – франц.

² Документ ФИАТА Doc. CL04/06 от 29 октября 2004 года

³ CLECAT – European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services – англ.

цами транспортных средств, объектами транспортной инфраструктуры (морскими и речными портами, аэропортами, железнодорожными станциями, терминалами и пр.), а также с таможенными органами различных государств.

Роль транспортного экспедирования можно определить в виде интернационального аутсорсинга на рынке транспортных услуг. Продавцы и поставщики товаров в международной и национальной торговле, как правило, не хотят и не умеют профессионально организовывать сложные цепи доставки товаров по всему миру с участием различных видов транспорта. Они недостаточно осведомлены об экономических и правовых аспектах взаимоотношений с субъектами транспортных систем. Они незнакомы с ценовой конъюнктурой транспортных рынков. Опытные внешнеторговые организации знают, что работать через экспедиторов выгоднее, чем непосредственно с перевозчиками. Поэтому передают работу по организации и управлению транспортными потоками экспедиторам. Сегодня все международные транспортные потоки контролируются именно мировым экспедиторским сообществом.

Перевозчики де-факто также заинтересованы в том, чтобы работать через представителей транспортно-экспедиторского корпуса. Многочисленные попытки перевозчиков самостоятельно заниматься транспортно-экспедиторской деятельностью непременно терпят крах из-за низкого качества оказания несвойственных им услуг и необоснованных ценовых накруток. Выясняется, что кроме экспедиторов никто не может обеспечить перевозчикам широкую и развивающуюся грузовую и клиентскую базу. Не следует также забывать о том, кто продает услуги перевозчиков на международных и национальных рынках. Сами перевозчики не в состоянии заниматься этим и продают перевозки через экспедиторов, которые выступают в качестве их фрахтовых агентов, предоставляя скидки с перевозочных и инфраструктурных услуг.

Позволить обходиться без транспортных экспедиторов могут себе только национальные естественные монополии. Например, ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД) не жалуют экспедиторов, считая, что крупные грузовладельцы сырьевого экспорта все равно неминуемо сами придут к ним. И, тем не менее, железные дороги всегда оставляют за экспедиторами одну функцию, а именно плательщика и гаранта оплаты услуг железнодорожного перевозчика. В противном случае железные дороги могут понести убытки, вызванные неоплатой экспортных перевозок некоторыми участниками ВЭД. Сейчас, правда, с усилением конкуренции между различными видами транспорта ОАО РЖД меняет свою политику и отношение к представителям транспортно-экспедиторского корпуса в лучшую сторону, предлагая некоторые виды сотрудничества. Обычно это относится к сложным технологическим видам перевозок: контейнерные, контрейлерные, мультимодальные, где без участия международного экспедитора построить рациональную схему и маршрут доставки товара невозможно.



Формальный перечень международных и национальных транспортно-экспедиторских услуг, предлагаемый ФИАТА, насчитывает более 120 детализированных позиций. Всех их, однако, можно свести к некоторому основополагающему списку. Экспедитор – архитектор и организатор перевозочного процесса. Экспедиторы делятся на простых посредников, которые организуют перевозки, но не работают с грузами, и производственных экспедиторов, которые не только организуют доставку, и принимают грузы в свое ведение для работы с ними. Классический пример экспедитора как простого посредника – промоутеры грузов международного транзита.

Теория транспортного экспедирования дает различные классификаторы транспортного посредничества: по видам транспорта, по категориям и родам грузов, по присутствию и работе в различных странах и регионах и пр. Но любой международный экспедитор должен выполнить «обязательную программу» – консалтинговые услуги клиенту по транспортным условиям международных договоров купли-продажи товаров, построение оптимальных маршрутов доставки грузов, организация и оформление перевозок, поиск и выстраивание договорно-правовых отношений с добросовестными перевозчиками и предприятиями транспортной инфраструктуры, оформление необходимых товаросопроводительных и товарораспорядительных документов, ведение всех необходимых расчетов, таможенное оформление грузов. Кроме того, производственные экспедиторы должны работать с грузами: принимать и выдавать грузы, грузить, перегружать и выгружать их, хранить и сопровождать грузы. Особый вид международных экспедиторских услуг составляют мультимодальные (прямые смешанные) перевозки, в рамках которых экспедитор выступает не только в качестве организатора и посредника, но и в качестве договорного перевозчика, несущего ответственность за доставку грузов. Сегодня это один из наиболее востребованных экспортерами и импортерами способ доставки товаров во всем мире.

Невозможно отдельно не сказать о логистических услугах. Сегодня термин «логистика» употребляется всеми – от руководителей государства до простых граждан. Причем каждый вкладывает в него свой смысл. Сотнями, если не тысячами, появились на рынке «логистические компании», которые оказывают «логистические услуги». Кроме приведенного в начале статьи определения ФИАТА, в транспортной сфере нет иного понимания такого рода услуг. Логистические услуги являются составной частью экспедиторских услуг. Транспортная логистика – это искусство управления транспортными потоками на основе решения задач оптимизации по заданным грузовладельцами или экспортерами критериям: по цене доставки, по срокам доставки, по качеству доставки, по срокам и стоимости таможенного оформления, по количеству административных барьеров. Следует также разъяснить, что российское законодательство никак и ни в одной норме не определяет даже понятия «логистика» и «логистические услуги». Появление же

на российском рынке логистических компаний следует расценивать как иное название тех же транспортных и транспортно-экспедиторских компаний, ставящих своей целью привлечение клиентов и грузопотоков путем использования очень популярных и распространенных в современном обиходе слов и словосочетаний.

3. *Проблемы современного регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России.* Главной особенностью транспортно-экспедиторской деятельности является полное отсутствие международных нормативно-правовых регуляторов. И это притом, что во всём мире существует единообразие в правилах и обычаях её реализации, иначе экспедиторы в различных странах и на различных континентах не смогли бы достичь удовлетворения требований и потребностей клиентов по качеству и условиям оказания услуг, связанных с доставкой грузов. Существуют рекомендательные правила и условия экспедиторской деятельности ФИАТА, существует типовой экспедиторский договор ФИАТА и многие другие документы, но все они носят факультативный, а, следовательно, необязательный характер. Международных транспортно-экспедиторских конвенций не существует, и поэтому любое оказание таких услуг регулируется только применимыми нормами национального законодательства по месту заключения экспедиторского договора.

В СССР специального транспортно-экспедиторского законодательства не существовало. Само же понятие «экспедирование» носило иной смысл, означающий сопровождение автомобильного завоза-вывоза грузов до других магистральных видов транспорта. Сейчас в России нормы регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности есть – начиная от Гражданского Кодекса РФ (ГК РФ) и заканчивая приказами Минтранса России и государственными экспедиторскими стандартами.

Основу регулирования транспортно-экспедиторской деятельности положила Глава 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция»⁴. Она определила само понятие транспортной экспедиции, основы договора транспортной экспедиции и ответственности экспедитора. В главе всего 6 статей (801-806), и большинство важнейших вопросов по транспортно-экспедиторской деятельности осталось для участников рынка без ответа. Однако в статье 801 ГК РФ было сказано, что основным системным регулятором транспортно-экспедиторской деятельности в России должен стать закон о транспортно-экспедиционной деятельности. Именно «транспортно-экспедиционной», а не «транспортно-экспедиторской» как обычно называли и называют свою деятельность экспедиторы в России. Федеральный закон от 30 июня 2003 года №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» вступил в силу 3 июля 2003 года.⁵ С тех пор он не претерпел никаких изменений.

⁴ Часть вторая ГК РФ введена в действие с 1 марта 1996 года.

⁵ Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, №27 (ч. 1), ст. 2701



Здесь следует отметить, что закон посвящен регулированию условий договора транспортного экспедирования, а не самой транспортно-экспедиторской деятельности. Анализ действующей нормативно-правовой базы показал, что такая деятельность в России никакими специальными нормами и правилами не регулируется. Рынок транспортно-экспедиторских услуг в нашей стране является полностью открытым. Нет никаких правил вхождения на рынок и выхода из него, нет никаких требований к профессиональным участникам рынка. Любая компания, которая в своих учредительных документах упомянет занятие транспортно-экспедиторской деятельностью, считается у нас экспедитором, как национальным, так и международным. В России международная и национальная транспортно-экспедиторская деятельность не разделяются. Процедуры лицензирования участников рынка отсутствуют – это принципиальная позиция руководителей государства и правительства страны.

Нет никаких ограничений на присутствие на российском рынке иностранных экспедиторских компаний. Они уже давно все здесь, поэтому свершившееся присоединение России к ВТО на этом рынке нам ничем не грозит. Такие «монстры» международного экспедирования, как Panalpina, Kuehne + Nagel, Schenker, Mil-itzer + Munch и др. уже давно в России и имеют свои офисы в Москве и Санкт-Петербурге. Все они пока зарегистрированы как юридические лица Российской Федерации и привлекают клиентов за счет широкого покрытия всевозможных услуг по всему миру. При этом стоимость их услуг выше, чем у отечественных конкурентов за счет предоставления гарантий клиентами и высокой цены бренда.

Во всем мире понимают, что грузовладельцы доверяют экспедиторам грузы на весьма значительные, многомиллионные, суммы. По некоторым данным, через руки экспедиторов в России проходит до 40% объемов грузов национальной торговли и до 70% объемов грузов внешней торговли России. Поэтому у нас была надежда на то, что закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» сможет создать необходимые российскому рынку регуляторы.

Однако этого не произошло. В обязанности экспедитора, статус которого формально так и не был определен, по закону вменяется только надлежащее выполнение договора, заключенного ранее с клиентом (статья 4). Зато ответственность экспедитора по закону является не просто большой, но и чрезмерной. За это закон в профессиональных кругах прозвали «антиэкспедиторским». На основании статей 6 и 7 экспедитор несет ответственность перед клиентом в полном объеме, включая упущенную выгоду, притом, что ответственность перевозчика по международному и национальному праву ограничена действительным размером причиненного ущерба и стоимостью груза, а также заданными стоимостными пределами ответственности. При этом, однако, следует отметить, что закон ограничивает ответственность международного экспедитора, то есть при оказании им услуг, связанных с перевозками грузов в международных сообщениях.

На протяжении 9 лет после вступления закона в силу экспедиторское сообщество настаивало на внесение принципиальных изменений в экспедиторское законодательство, то есть внесения изменений в закон «О транспортно-экспедиционной деятельности». Инициатива должна была исходить от признанных профессиональных объединений российских экспедиторов.

В России, как и в любой другой стране, существует только один действительный член ФИАТА, официально признанный этой авторитетной международной организацией. Это – Ассоциация российских экспедиторов (АРЭ), которая была учреждена в 1990 году и насчитывает около 200 членов. Одной из задач АРЭ является защита интересов экспедиторов и координация их усилий в деле расширения деловой активности. АРЭ на основании требования ее членов создала Проект внесения изменений и дополнений в закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – проект закона). К концу мая 2012 года такой проект был готов и начал обсуждаться в общественных и профессиональных кругах.

4. Анализ проекта изменения закона. Предполагается, что проект закона должен быть согласован с Минтрансом России и внесен в Государственную Думу РФ от имени Правительства Российской Федерации.

Первые две статьи проекта закона посвящены переименованию закона. Предлагается закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» именовать законом «О транспортно-экспедиторской деятельности», а «Правила транспортно-экспедиционной деятельности»⁶ – «Правилами транспортно-экспедиторской деятельности». С такими предложениями следует, безусловно, согласиться, так как они соответствуют общепринятой терминологии профессионального сообщества. Правила Транспортно-экспедиторской деятельности надо также впоследствии коренным образом менять, отразив в них содержание и суть такого рода деятельности. Сейчас этого в правилах нет. Не следует также забывать, что надо обязательно вносить изменения в соответствующие термины и понятия, которые указаны в главе 41 ГК РФ.

АРЭ предлагает ввести в закон необходимый понятийный аппарат, как это уже присутствует в большинстве федеральных законов. Но этот аппарат должен быть достаточно широк и должен включать определения большинства субъектов рынка транспортно-экспедиторских услуг. Кроме терминов транспортно-экспедиторская деятельность, экспедитор и российское профессиональное объединение экспедиторов сюда следует включить определения национальный экспедитор, международный экспедитор, экспедитор-посредник, экспедитор, работающий с грузом, грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель), перевозчик, клиент, договор транспортного экспедирования, экспедиторские услуги, смешанные перевозки, экспедиторские документы, документы ФИАТА и др.

⁶ Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 года №554. Собрание законодательства РФ, 2006, №37, ст. 3890.



Проект закона определяет требования к экспедитору. Это очень важный и ответственный регулятор. АРЭ предлагает, чтобы каждый российский экспедитор являлся членом российского профессионального некоммерческого объединения – ассоциации и союза. Формально – это правильное решение. В России существует несколько профессиональных объединений экспедиторов, среди которых необходимо выделить, например, также Некоммерческое партнерство «Гильдия экспедиторов». Но все они, за исключением АРЭ, не обладают правами и возможностями действительного члена ФИАТА, и не имеют прав на выдачу общепринятых международных экспедиторских документов ФИАТА. А, следовательно, закрепление в законе такого регулятора пойдет на пользу только одному профессиональному объединению российских экспедиторов – АРЭ, превратив его фактически в монополиста на российском рынке.

АРЭ настаивает на том, чтобы каждый экспедитор имел в штате не менее двух дипломированных специалистов в области транспортного экспедирования с опытом работы в этой отрасли не менее трех лет. Разумное предложение, но только какие российские вузы готовят сейчас, к примеру, международных экспедиторов? Раньше это были ВАВТ и МГИМО. Сейчас международных экспедиторов фактически не готовят, хотя у Всероссийской академии внешней торговли такой потенциал и такие возможности присутствуют и сегодня. И количество дипломированных специалистов в каждой экспедиторской компании должно быть, конечно, больше двух.

АРЭ предлагает, что экспедитор должен организовывать периодическое повышение квалификации оперативных сотрудников компании в профильном лицензированном учебном учреждении и в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. С этим можно в целом согласиться, но непонятно, какие образовательные учебные учреждения в России будут считаться профильными, а также о каком порядке идет речь. Обязательное повышение квалификации сотрудников экспедиторских компаний, безусловно, как отмечает большинство экспедиторов, увеличит текущие расходы компаний.

По мнению АРЭ, каждая экспедиторская компания по истечении одного года работы на российском экспедиторском рынке подлежит обязательной сертификации на соответствие национальным стандартам Российской Федерации в области транспортного экспедирования. Это также дополнительные расходы экспедиторов. Но они были бы оправданы, если бы российские национальные экспедиторские стандарты отвечали бы сложившимся на международном и национальном рынках условиям транспортно-экспедиторской деятельности. На сегодняшний день действующие ГОСТ Р 52297-2004 и ГОСТ Р 52298-2004 не отвечают ни духу, ни содержанию транспортно-экспедиторской деятельности, ни у нас, ни за рубежом. Они должны быть, безусловно, пересмотрены, дополнены и, в конечном итоге, заменены.

АРЭ настаивает на том, что обязательной сертификации должны подлежать и экспедиторские компании, и оказываемые этими компаниями экспедиторские услуги. Причем, в явном виде указывается, что процедуры обязательной сертификации должны будут производиться на возмездной основе.

АРЭ предлагает ввести факультативный регулятор, заключающийся в том, что экспедиторская компания может страховать свою ответственность. Введение факультативного страхования ответственности экспедиторов не решает проблем их клиентов, поэтому такую норму можно было и не вносить. Сегодня страхование ответственности экспедитора рассматривается лишь как конкурентное преимущество той или иной компании. Обязательное страхование ответственности экспедиторских компаний уже давно введено в ряде стран Европы (Германия, Франция, Швейцария и др.). Но обязательное страхование ответственности экспедитора нельзя ввести этим экспедиторским законом. Его сначала надо предлагать для внесения в страховое законодательство, а затем уже и в экспедиторское.

Проект закона предусматривает также некоторые правовые процедуры. Большинство из них являются просто в правовом смысле безграмотными. Например, предлагается определить нормы правового регулирования договорных отношений между экспедиторами и перевозчиками. Большинство из предложений не соответствуют нормам применимого права. Экспедитору предлагается передать имущественные права грузовладельца, но, к сожалению, это невозможно. При организации смешанных перевозок предлагается выдавать клиенту какой-то экспедиторский сертификат, который будет подтверждать заключение договоров перевозки между экспедитором и перевозчиками. Смысл и назначение такого документа непонятны. Всех перевозчиков хотят обязать давать любую информацию экспедитору по первому его запросу. Этому обязать перевозчиков также невозможно. Перевозчиков хотят обязать вступать в договорные отношения с экспедиторами. Но тем самым нарушается принцип свободы договора. Все эти правовые процедуры следует из проекта закона убирать.

Есть в проекте закона и здравые мысли, которые следует облачить в удобоваримые правовые нормы. Например, в статье 8 проекта закона предлагается разделить всех экспедиторов на две категории – на экспедиторов-посредников, и на экспедиторов, работающих с грузами. Это разумно и соответствует мировой практике с точки зрения определения размеров ответственности по договорам транспортного экспедирования. Следует признать также приемлемым предложение АРЭ приравнять размеры ответственности экспедитора перед клиентом к размерам ответственности перевозчика перед грузовладельцем, если нарушение своих обязательств экспедитором вызвано виной перевозчика (статья 9).

5. Общий вывод. Проект закона «О внесении изменений и дополнений в закон «О транспортно-экспедиционной деятельности»» обсуждался 27 июня с.г. на совместном заседании Комиссии по транспорту и транспортной инфраструкту-



ре РСПП⁷ и Некоммерческого партнерства «Гильдия экспедиторов» при участии представителей Минтранса России, ОАО РЖД, АРЭ, Всероссийской академии внешней торговли и экспедиторского корпуса. Были высказаны отмеченные выше претензии и недостатки по обсуждаемому проекту закона. Проект закона надо кардинальным образом пересматривать, начиная с обсуждения новой концепции закона. Это, в первую очередь, касается набора регуляторов и их обоснованность. Введение регуляторов не должно существенно повышать стоимость экспедиторских услуг, иначе мы станем проигрывать по цене зарубежным конкурентам. Основную поддержку получило обоснованное сочетание трех регуляторов – обязательное страхование ответственности экспедиторов, обязательная сертификация компаний и услуг и обязательная профессиональная подготовка профессиональных участников рынка. В частности, было также отмечено, что обновленный закон должен содержать набор организационных и экономических регуляторов рынка транспортно-экспедиторских услуг, особенно в тех случаях, когда экспедиторы вовлечены во внешнеэкономическую деятельность, то есть оказывают услуги, связанные с перевозками грузов в международных сообщениях.

Необходимо также определить положение экспедитора на рынке транспортных и сопутствующих ему услуг и его отношения с перевозчиками и клиентами, участниками ВЭД, определить правовое положение международного и национально-экспедитора для различных видов транспортно-экспедиторской деятельности, определить базовое содержание экспедиторского договора, определить экспедиторские документы и кардинально переработать вопросы ответственности экспедитора и клиента.

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Технологии внешнеторговых сделок: Учебник / С.И.Долгов, К.В.Холопов, Ю.А.Савинов, К.Г.Сусаян, Д.В.Рыбец, Л.В.Кривокоченко, В.Я.Шалунов, Ю.П.Зуев, И.В.Долгова, С.М.Балакирева, А.А.Мальшев, М.Б.Миляева, С.В.Громова, Е.В.Артемкина, В.И.Арсенов, А.М.Голубчик, В.Д.Зазулинский. – 2-е изд. перераб. и доп.; Под общ. ред. Холопова К.В. и Савинова Ю.А.; ГОУВПО Всероссийская академия внешней торговли Минэкономразвития России. – М.: ВАВТ, 2010. – 694 с. – (Модульная серия «Экономист-международник»).

2. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. – М., Издательство «ТрансЛит», 2012, - 320 с.

3. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: Учебное пособие. – М.: Статут, 2010. – 702 с.

4. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг. – М.: ТРАНСЛИТ, 2008. 320 с.

⁷ Холопов К.В., один из авторов статьи, является членом указанной комиссии РСПП

5. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности. Учебное пособие. – М.: ТрансЛит, 2007. – 128 с.
6. Jones Peter FIATA Legal Handbook for Forwarding: FIATA Publishing, 4th Edition, 2008, 228 p.
7. Федеральный закон от 30 июня 2003 года №87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 года «Правила транспортно-экспедиционной деятельности»

.....

Самарская область: китайская делегация посетила технопарк

Тольяттинский технопарк в сфере высоких технологий "Жигулевская долина" принял гостей из китайской провинции Хэнань, в состав которой входит город-побратим Тольятти - Лоян, сообщили в Департаменте по информационной политике и связям с общественностью аппарата правительства Самарской области. Делегация прибыла в Тольятти, чтобы обсудить возможности сотрудничества в различных областях экономики. В состав делегации вошли члены Постоянного Комитета Народных Представителей провинции Хэнань, Народного Правительства провинции Хэнань во главе с Те Дайшэнем, заместителем руководителя Постоянного Комитета Народных Представителей провинции Хэнань.

Представители "Жигулевской долины" познакомили гостей с проектом создания технопарка, а также экономическим потенциалом Самарской области и города Тольятти. Как отметил заместитель директора по работе с резидентами технопарка А. Кокоткин, модели инновационного развития в Китае и России во многом схожи, поэтому при строительстве технопарка и создании эко-среды для его резидентов учитывается опыт китайских компаний и технопарков. Китайские компании со своей стороны тоже давно проявляют интерес к проекту "Жигулевской долины". Один из мировых лидеров в сфере телекоммуникаций - китайская компания "Хуавэй" в июне текущего года стала резидентом технопарка. А в июле по приглашению китайской стороны руководство тольяттинского технопарка посетило крупнейший Научно-Технический парк Китайской Народной Республики "Циньхуа" (TusPark), открытый при Университете Циньхуа, а также индустриальный парк Няншань и Торговое представительство при Посольстве РФ в Китае. В ноябре этого года ожидается ответный визит делегации в составе руководства TusPark, китайских ученых и потенциальных инвесторов в Самарскую область.

Глава делегации Те Дайшэнь подтвердил, что активизация создания технопарков наблюдается и в их провинции, а также рассказал об особенностях строительства технопарков в Китае. Он выразил свое одобрение действий Правительства Самарской области и руководства технопарка. "Ваш путь правильный!" - подытожил Те Дайшэнь.

В ответ на приглашение в технопарк "Жигулевская долина" компаний провинции Хэнань представители правительства китайского субъекта заинтересовались условиями получения статуса резидента и процедурой открытия филиалов иностранных компаний в Тольятти. Руководство технопарка выразило свою готовность оказать им содействие по организации предприятий на территории г.о. Тольятти с целью дальнейшего получения статуса резидента "Жигулевской долины".

.....

