

МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
ТАШКЕНТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ
ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

АЗИЗОВА Н., АЛИМОВ А.

*Транспортный фактор
в международных
экономических отношениях*

Ташкент – 2006

Данное учебное пособие «Международные транспортные услуги» охватывает вопросы развития и организации международных транспортных услуг, определяющих развитие международных перевозок, рост и роль транспорта в современном мировом обществе и основные направления развития транспорта на перспективу.

АЗИЗОВА Н., АЛИМОВ А. Транспортный фактор в международных экономических отношениях. Т.: изд-во ТашГИВ, 2006. – 104 стр.



Рецензенты: д.э.н., профессор **Нуруллаев Т.Д.**
 к.э.н., доцент **Сарвирова Н.**

ВВЕДЕНИЕ

Важность изучения проблем и тенденции развития международного транспорта особо возрастает в современных условиях. Транспорт всегда играл весьма важную роль в жизни общества, выступал в качестве мощного фактора в формировании государственного территориального устройства, внутреннего и внешнего рынков. Он объединяет в единое целое все отрасли экономики, обеспечивает жизненно необходимые экономические связи предприятий регионов, способствует сближению народов. Это все дало основание подготовить учебное пособие *«Международные транспортные услуги»*.

ГЛАВА 1. АКТУАЛЬНОСТЬ ПРОБЛЕМАТИКИ КУРСА «МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ» И ЦЕЛИ ЕГО ИЗУЧЕНИЯ

1.1. Предмет «Международные транспортные услуги» – теоретическая и практическая значимость

Одним из важнейших направлений деятельности государства является его внешнеэкономические связи с зарубежными странами. Естественный и единственный возможный путь развития любой страны – путь добрососедства и равноправного сотрудничества государств с различными социально-экономическими системами. Внешняя торговля являющаяся одним из направлений развития внешнеэкономических связей, способствует выравниванию уровней их экономического развития, укреплению мировой системы хозяйства.

Дальнейшее развитие внешнеэкономических связей: нуждается в улучшении структуры внешнеторгового оборота и требует развития международной транспортной системы. Во внешнеэкономическом комплексе транспорт выполняет двойную роль: обеспечивает транспортное обслуживание всех видов и формы внешнеэкономической деятельности (перевозка экспортных и импортных грузов, в т.ч. грузов для строящихся в других странах предприятий, перевозка пассажиров, связанная с расширяющимся туристическим обменом) и участвует на основе взаимной выгоды в международных транспортных связях. Работа транспорта является важным фактором в повышении эффективности внешней торговли. Значения транспорта возрастает по мере развития экономики, он непосредственно участвует в сфере общественного производства, от его работы зависят качественные показатели развития других отраслей экономики.

В отличие от других отраслей экономики продукция транспорта не имеет вещественной формы, но она материальна по своему характеру, т.к. в процессе перемещения грузов и людей затрагиваются материальные средства, изнашиваются подвижной состав, средства его обслуживания, используется труд людей.

1.2. Цели и задачи курса «Международные транспортные услуги»

Продукция транспорта продается и покупается. Предоставление иностранным покупателям транспортных услуг следует рассматривать как невидимый «экспорт», а использование тех же услуг иностранных переводчиков – как «невидимый» импорт. Доходы от участия транспорта в транзитных перевозках также служат источником «невидимого» экспорта. Этот вид транспортных услуг очень важен, т.к. эти перевозки осуществляются на большие расстояния и оплачиваются в свободно конвертируемой валюте.

В международных перевозках участвуют различные виды транспорта: железнодорожный, морской, речной, трубопроводный, автомобильный, воздушный. Каждый из них имеет свои особенности и сферы рационального использования. В последние годы значительное развитие стали получать международные автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Поэтому важность изучения проблемы транспорта занимает особое место в современных условиях. Она имеет не только теоретическое и познавательное, но практическое значение. Знание проблем транспорта поможет решить задачи совершенствования планирования и управления народного хозяйства, перестройки хозяйственного механизма. В условиях реформы системы укрепления внешнеэкономическими связями в республике, когда на внешний рынок выходят крупные предприятия и объединения, знание этих вопросов становится необходимым условием успеха хозяйственной деятельности.

Вопросы:

1. *Естественный и единственный путь развития любой страны. Чему способствует внешняя торговля.*
2. *Развитие внешнеэкономических связей.*
3. *Отличительная черта транспорта от других отраслей народного хозяйства.*
4. *Какие внутренние транспорты участвуют в международных перевозках.*
5. *Важность изучения проблемы транспорта, почему мы придаём внимание этой проблеме.*

ГЛАВА 2. МЕЖДУНАРОДНАЯ ТОРГОВЛЯ И ТРАНСПОРТ

2.1. Динамика внешней торговли Узбекистана

После обретения Узбекистаном независимости внешнеэкономический курс строится на основе внедрения рыночных принципов в деятельность участников внешнеэкономических связей, последовательной либерализации и децентрализации. Ведутся интенсивные работы по развитию договора правовой базы торгово-экономических отношений Республики Узбекистан с зарубежными странами, а также по развитию и углублению сотрудничества с международными экономическими и финансовыми организациями.

Структурные изменения сложившейся системы внешнеторговых связей Узбекистана начались в 1987-1991 гг. в результате проведения радикальных социально-экономических преобразований в бывших советских республиках и странах Восточной Европы, в ходе осуществления перестроечных процессов, демонтажа системы централизованного управления экономикой, ликвидацией СЭВ.

Таблица № 1

Торговля по географическим зонам, тыс. долл. США

Регионы, страны	Экспорт 1995	Импорт 1995	Экспорт 1996	Импорт 1996
ЕВРОПА:				
Великобритания	174994.80	18072.90	236567.20	27898.10
Венгрия	1481.20	87483.80	1835.70	145575.70
Германия	32384.70	176776.70	35837.30	374711.00
Нидерланды	153011.50	51876.90	156781.50	35474.70
Турция	42369.80	67477.50	109651.00	85573.00
Швейцария	224007.00	320642.60	425352.40	118609.30
АЗИЯ:				
Афганистан	4222.90	394.10	17161.5	1427.8
Индия	4216.70	4085.30	5129.1	13906.30
Китай	380778.40	88127.20	35523.00	23371.30
Корея	386966.30	26357.10	146826.40	429529

ОАЭ	3943.70	4395.90	9144.70	70086.60
Сирия	928.50	0.50	3481.60	25226.50
Япония	5180.10	23659.30	1627.90	44788.50
АМЕРИКА: США	20742.80	94640.70	12467.20	30438.50
Канада	4.30	6821.10	3.00	2659.10
Австралия	0.90	24386.30	15.60	3095.10
АФРИКА Алжир	1325.20	0.00	620.60	11.10
Египет	345.50	302.20	35684.00	93.20
ЮАР	–	–	110.10	2375.00
СНГ: Россия	778.80	779.20	584.77	720.02
Казахстан	311.80	779.20	238.08	217.75
Туркменистан	174.30	144.20	150.41	98.75
Таджикистан	225.30	164.90	156.07	73.00
Украина	43.50	42.80	45.02	61.39
Кыргызстан	102.00	67.80	68.33	34.10

Географическое распределение внешней торговли складывается следующим образом: наибольший удельный вес товарооборота приходится на страны Европы (более 40%), страны Азии составили почти четверть внешнеторгового оборота Узбекистана. Возросла также доля торговли со странами Америке (7, 88% против 0,74% в 1995 г.). Несмотря на некоторый рост доли торговли со странами Африки, а также Австралии и Океании товарооборот с ними незначителен и не превышает 1%.

Устойчивое функционирование экономики Узбекистана невозможно без сохранения и углубления экономических связей со странами СНГ. Необходимо отметить, что в 1996 г. произошло некоторое упорядочение торгово-экономического сотрудничества со странами Содружества. Оно выразилось в переходе от бартерных операций на расчеты в свободно конвертируемой валюте, увеличении торговых операций, осуществляемых специализированными внешнеторговыми фирмами, постепенном вытеснении с рынка посредников, усилении контроля за качеством взаимопоставляемых товаров. Однако, бывшим союзным республикам не удается создать эффективного механизма взаи-

мовыгодного сотрудничества и поэтому в 1996 году сложилось отрицательное сальдо.

По годовым итогам, совокупный товарооборот возрос, по сравнению с 1995 г., в 1,4 раза, в том числе со странами дальнего зарубежья – почти в 2 раза, а со странами СНГ – менее чем на 5% (см таб. 2,3). Нарастание объемов внешней торговли сопровождалось как увеличением экспорта товаров (работ, услуг) из Узбекистана, так и ростом закупок по импорту машин, оборудования, продуктов питания, товаров народного потребления и других товаров (работ, услуг). Однако, в 1996 г. сложилось отрицательное сальдо совокупного экспорта.

Таблица № 2

Внешняя торговля Республики Узбекистан, млн. долл. США

	1992	1995	2000	2001	2002	2003	2003г. в % к 1992
ВТО	1798,6	6001,7	6212,1	6401,8	5700,4	6689,2	371
Экспорт	869,3	3109,0	3264,7	3264,9	2988,4	3725,0	428
Импорт	929,3	2892,7	2947,4	3136,9	2712,0	2964,2	318
Сальдо	-60,0	+216,3	+317,3	+128,0	+276,4	+760,8	*

Источник: Данные Агентства по внешним экономическим связям республики Узбекистан

Таблица № 3

Внешняя торговля Республики Узбекистан (итоги и прогнозы показателей) млн. долл. США.

Показатели	1995 г.	1996 г.	1997 к % 1995	1997, про- гноз	1997 к % 1996
1.Совокуп. внешний оборот	6612,6	9311,3	140,8	9675,4	103,9
с государствами СНГ	2540,9	2568,3	101,1	3294,71	128,3
с зарубежными странами	4071,7	6743,0	165,6	6380,7	94,6
структура внешней оборот с государствами СНГ %	38,4	27,6	–	34,1	–
с зарубежными странами %	61,6	72,4	–	65,9	–
2. совокупный экспорт	3719,9	4590,2	123,4	5260,0	114,6

с государствами СНГ	1282,3	1050,6	81,9	1639,3	156,0
с зарубежными странами	2437,6	3539,6	145,2	3620,7	102,3
структура экспорта: с государствами СНГ %	34,5	22,9	–	31,2	–
с зарубежными странами %	65,5	77,1	–	68,8	–
3. совокупный импорт	2892,7	4721,1	163,2	4415,4	93,5
с государствами СНГ	1258,6	1517,7	120,6	1655,4	109,1
с зарубежными странами	1634,1	3203,4	196,0	2760,0	86,2
структура импорта: с государствами СНГ %	43,5	32,1	–	37,5	–
с зарубежными странами %	56,5	67,9	–	62,5	–
4. Сальдо	827,2	-130,9	–	847,6	–
с государствами СНГ	23,7	-467,1	–	-16,1	–
с зарубежными странами	803,5	336,2	–	860,7	–

Совокупный экспорт 1996 г возрос по сравнению с 1995 г в 1,2 раза. При этом экспорт в страны дальнего зарубежья увеличился в 1,6 раза, а экспорт в страны СНГ снизился почти на 20%. Таким образом, наблюдается дальнейшая переориентация экспорта от стран СНГ к странам дальнего зарубежья, которое сопровождалось как ростом поставок традиционных экспортных товаров республики (хлопковое волокно, цветные и черные металлы, минеральная и химическая продукция), так и увеличением экспорта других видов товаров и услуг. Так, доля экспорта хлопкового волокна составила в общем объеме экспорта менее 40%, а в 1995 г она превышала 55%. Возросла доля экспорта продовольственных товаров, услуг, прочей продукции. Значительно возрос экспорт совместных предприятий. Впервые в истории Узбекистана начат экспорт автомобилей совместного с южнокорейской фирмой «ДЭУ» предприятия «Уз ДЭУ авто».

Таблица № 4

Наименование товаров	1996 млн. \$	1996 в % к 1995	Уд.вес в % 1995	Уд.вес в % 1996
Хлопковое волокно	1748.3	87,2	48,4	38,1

Химическая продукция, пластмассовые изделия	111,3	122,0	2,5	2,4
Цветные и черные металлы	16,5	92,4	4,7	3,5
Машины и оборудование	130,3	171,0	2,0	2,8
Продтовары	205,4	319,9	1,7	4,5
Энергоносители	276,6	63,5	11,7	6,0
Услуги	379,4	131,9	7,7	8,3
Прочее	1578,5	199,0	21,3	34,3
Итого:	4590,2	123,4	100,0	100,0

Совокупный импорт по Республике Узбекистан за 1996 г. возрос по сравнению с прошлым годом на 53,3%. При этом объеме импорта, приходящиеся на страны дальнего зарубежья по сравнению 1995 г. увеличился почти в 2 раза, а по странам СНГ – в 1,2 раза. Основную долю в структуре импорта составили машины и оборудования – 34,7%. Их завоз в стоимостных показателях возрос по сравнению с 1995 г в 2 раза, продовольственные товары – 31,3%, минеральная и химическая продукция – 13,5%, прочие виды товаров – 10,8%. Незначительный процент импортных поставок приходится на энергоносители и услуги. Вместе с тем сохраняющаяся сырьевая направленность, узость номенклатуры товаров, обеспечивающая большую часть валютных поступлений, сегодня жестко привязывает экспорт предприятий республики к колебаниям конъюнктуры мировых рынков, изменением мировых цен и, в определенной степени, делает нашу экономику уязвимой перед заграницей.

1997 год отмечался снижением мировых цен на основные товары экспорта Узбекистана (медь, хлопок-волокно и др.), что неблагоприятно отразилось на показателях его эффективности в целом. Положение углубилось ускоренным ростом внутренних цен на экспортируемые товары с начала 1996 года.

Возросшие издержки производства, высокие транспортные тарифы, которые в 1996 г. выросли в среднем на 25% стали определяющим фактором эффективности экспорта и уже приве-

ли к его сокращению по многим позициям. Такая ситуация наблюдается на предприятиях электрической, химической, металлургической и топливно-энергетической промышленности, продукция которых занимает важное место в экспортном потенциале Республики.

Среди факторов, сдерживающих рост объемов экспорта – несоответствие упаковки требованиям мировых стандартов, недостаточное знание экспортерами законов рынка, незначительный удельный вес совместных предприятий, экспортирующих свою продукцию (менее 7%), другие моменты.

Изменения в объемах и структуре внешней торговли Узбекистана в 1996 году были обусловлены влиянием факторов как внутреннего, так и внешнего характера. Среди них – осуществление селективной поддержки производств, расширяющая возможности выпуска экспортно ориентированной и импортозамещающей продукции; уменьшение уровня тарифных ставок экспортных (импортных) таможенных пошлин, стимулирующих внешнюю торговлю определенных товаров.

Осуществляемый внешнеэкономический курс, механизм по его реализации в 1997 году будет совершенствоваться исходя из принципа приоритетности национальных интересов, использования внешнеэкономических связей, как средства достижения экономической независимости, преодоления дальнейшего спада производства, осуществления структурной перестройки экономики и повышения ее эффективности, как способа включения страны в систему международного разделения труда.

2.2. Международная торговля и транспорт

До обретения независимости экономические связи Республики Узбекистан с зарубежными странами осуществлялись по северному транспортному коридору в основном в железнодорожном и смешанном железнодорожном водном сообщении через порты Черного, Балтийского, Северного и Японского морей, западные и восточные пограничные железнодорожные станции СССР. По этой причине не получили развития в должной мере транспортные коммуникации в южных направлениях, что пре-

пятствовало экономическим связям республики с азиатскими странами.

С обретением независимости, Республика Узбекистан самостоятельно осуществляет сотрудничество и внешнеэкономическую деятельность с другими государствами в равных и взаимовыгодных условиях в соответствии с обязательствами, принятыми по межгосударственным соглашениям и другими актами международных отношений.

С укреплением международного авторитета республики и вхождением ее в мировое сообщество и, в частности, в международные торговые и транспортные организации (ВТО, ЮНКТАД, МСЛТ, ИКЛО, и др.), а также с открытием представительств признанных международных организаций (ООН, Мировой банк, ЕББР, Азиатский банк, развития и др.) в республике создаются благоприятные условия для активизации внешнеэкономической деятельности. Во всех отраслях экономики усиливается развитие экспортно-ориентированного производства. В дальнейшем, увеличение экспортно-импортных операций и расширение внешнеэкономической деятельности будут играть все в большей мере определяющую роль в стабилизации экономики и упрочении рыночных отношений. Это, в свою очередь, вызовет значительный рост перевозок во внешних сообщениях.

С одной стороны, ориентация экономической стратегии на само обеспечение, т. е. на приоритетное развитие импортозамещающих отраслей производства, и с другой стороны, на открытую экономику, сопровождающаяся усилением интеграционных связей республики с мировой экономикой благоприятно скажется на эффективности экономики и вызовет серьезные изменения в географии и структуре как внутренних, так и внешних торговых перевозок.

В республике создается широкая сеть совместных предприятий, внешнеторговых, транспортно-экспедиторских и посреднических организаций, значительно активизировалась деятельность внешнеэкономических служб транспортных ведомств.

В целях обеспечения значительно возрастающих транспортных потоков Министерством внешних экономических связей совместно с другими заинтересованными ведомствами в 1996

году была осуществлена проработка и начата эксплуатация транспортных путей, позволяющих разгрузить традиционные маршруты экспорта из Узбекистана. Так, в мае 1996 г. сдана в эксплуатацию железнодорожная ветка Теджен–Серахс–Мешхед соединившая магистрали Туркменистана и Ирана. Перевозки грузов по этой ветке более эффективны, чем использование путей через черноморские и балтийские порты. В первом полугодии 1996 г. также начата эксплуатация транспортного коридора Фароб–Туркменбаши–Баку–Поти, экономия средств по перевозкам, по которому, по сравнению с традиционными маршрутами, достигает до 30%. На сегодняшний день, по этому маршруту уже перевезен значительный объем грузов в обоих направлениях.

В настоящее время внешнеторговые связи Республики Узбекистан с Турцией, Ираном, Пакистаном и др, странами южной и ближней Азии осуществляются, в основном, в смешанном железнодорожно- водном сообщении через Черное море и в ограниченной мере автомобильным и воздушным транспортом.

В ближайший период (2000 г) сохраняется тенденция роста перевозок из стран дальнего зарубежья новейшего оборудования и технологий, высококачественных товаров народного потребления. Кроме того, усиление интеграции экономики стран СНГ и Балтии, прежде всего, центрально азиатских государств, потребует «реанимации» сложившихся ранее транспортно-экономических связей между ними.

В перспективе с оживлением рынка и развитием внешнеэкономических связей значительно возрастут темпы роста перевозок экспортных и импортных грузов на всех видах транспорта (см. Таб. 6.).

Таблица № 6

Экспорт и импорт товаров различными видами транспорта за 1995-1996 гг. тыс. т.

Вид транспорта	Импорт 1995	Экспорт 1995	Импорт 1996	Экспорт 1996
Железнодорожный	6375.9	5394.3	6457.9	5430.6
Автомобильный	454.1	733.8	997.7	742.7

Авиационный	28.1	15.6	33.7	11.0.2
Речной	0.7	0.6	0.4	0.2
Всего:	6858.8	6144.3	7489.7	6185.0

При этом проводятся структурные сдвиги в экономике, в первую очередь, меры по увеличению импортозамещающего производит еще в ближайшей перспективе не обеспечивает в необходимой мере резкого сокращения объема перевозок грузов, что определяет рост транспортной емкости ВВП (см. Таб. 7.). Однако в последующей перспективе закладываются надежные основы для устойчивого снижения транспортной емкости ВВП, прежде всего за счет насыщения внутреннего рынка преимущественно товарами отечественного производства.

Таблица № 7

Транспортноемкость ВВП в Узбекистане за 1990, 1996, 2000 гг.

Показатели	1990г.	1996г.	2000г.
ВВП*, млрд.сум.	360.0	298.5	350.0
млн.\$ **	20.185	16.792	19.680
Грузооборот всех видов транспорта, млрд. ткм	96.6	61.1	78.0
Транспортноемкость ВВП, ткм на тыс.сум	268.3	204.7	22.8
на 1 \$	4.79	3.64	3.96

При выборе вариантов перевозок экспортных и импортных грузов Республики Узбекистан необходимо учитывать комплекс факторов, определяющих в конечном счете выгодность вариантов доставки конкретных грузов.

Активизация внешнеэкономической деятельности нашей республики предопределяет в числе первоочередных задач укрепление международного сектора транспортной системы. Решение их практически невозможно без государственной поддержки предприятий транспорта. В первую очередь, необходимы надежные транспортные пути по кратчайшим направлениям

выхода к соседним странам (Китай, Иран, Турция, Афганистан, Пакистан и др.), а затем мировой океан.

2.3. Международные транспортные коридоры Узбекистана

Узбекистан, обладая значительным людским, экономическим и геополитическим потенциалом, становится одним из наиболее надежных экономических партнеров в Центрально-азиатском регионе для многих стран мира. Это еще в большей степени ощущается в интенсификации внешнеэкономической деятельности республики, товарооборот которой в 1995 году по сравнению с 1992 годом вырос на 78 процентов и составил более 6 миллиардов долларов США. Этот показатель продолжает расти в текущем году. Такое интенсивное развитие внешнеэкономической деятельности республики, естественно, требует всемерного развития ее транспортного потенциала, являющегося базисом внешней торговли.

Выступая 7 октября 1996 года на 55-м пленарном заседании Международного консультативного комитета по хлопку, Президент Республики Узбекистан И.А. Каримов сказал: «Узбекистан, как вам хорошо известно, не имеет прямого выхода к морю. Это означает, что важнейшее значение для нашей внешней торговли приобретает наличие эффективных транспортных коридоров для перевозок экспортно-импортных грузов».

В связи с этим проработаны и вводятся в действие новые маршруты перевозки экспортных товаров, включающие транскавказский коридор до портов Поти и Батуми, а также использование Трансазиатской железной дороги, которая через станцию Дружба в Казахстане соединяется с Евроазиатской железной дорогой, позволяя выйти в китайский порт Янь Юньгай.

«Это позволит, - подчеркнул Президент, - в кратчайшие сроки поставлять наше волокно потребителям».

Учитывая то, что проблема транспортных коридоров является для Узбекистана одной из решающих в свете тех крупномасштабных экономических реформ, которые проводятся в нашем государстве, Кабинетом министров республики Узбекистан 15 апреля 1996 года было принято распоряжение по созданию межведомственной рабочей группы во главе с заместителем

премьер-министра для организации и координации работы министерств и ведомств по разработке и реализации задач по формированию транспортных коридоров региональных проектов ООН и других международных инициатив.

Первоочередными задачами рабочей группы определены:

1) совместно с соответствующими министерствами и ведомствами осуществлять разработку и реализацию программы действий по формированию транспортных коридоров, участие в международных программах и проектах по данному вопросу;

2) на основе анализа, изучения транспортного законодательства других стран-участниц транспортных коридоров оказывать содействие совершенствованию законодательных и нормативных актов Республики Узбекистан, подготовки материалов по заключению международных, межправительственных и межведомственных договоров соглашений;

3) подготовка необходимых документов для проведения саммита Республики Узбекистан с целью подписания всеобъемлющего соглашения и создания основы для программы технического сотрудничества и финансовой помощи для разрешения торговых и транзитных проблем в средне и долгосрочной перспективе в странах Центральной Азии.

Вполне понятно, что при проработке проблем по формированию и организации работы новых транспортных коридоров нельзя отбрасывать традиционно сложившиеся пути через Казахстан и Россию к черноморским и балтийским портам, сухопутные через Молдавию, Украину и Белоруссию в европейские страны. Эти транспортные коридоры могли долгое время успешно функционировать в силу шадящих невысоких тарифов на перевозки, в первую очередь на железнодорожные перевозки, когда транспортные расходы не оказывали существенного влияния на стоимость транспортируемой продукции и товаров.

Положение существенно изменилось в последние годы, когда многократно возросли стоимость топлива и эксплуатационные расходы, следовательно и транспортные тарифы и затраты. Сложилось такое положение, когда большие группы и номенклатуры товаров и продукции невыгодно производить и транспортировать на далекие расстояния, так как стоимость их транс-

портировки резко повышает их общую стоимость, что делает их не конкурентоспособными и не позволяет их реализовать.

В связи с этим возникла острая необходимость в разработке и реализации альтернативных транспортных коридоров, позволяющих решать возникшие проблемы. Эти проблемы имеют не только региональное значение, но они приобрели и международный характер. ООН, в апреле 1995 года, начала осуществление «Инициативы по развитию внешней торговли и транзитных перевозок государств Центральной Азии», воплощенным в специально разрабатываемом проекте ЮНКТАД. Эта инициатива направлена на сокращение издержек, связанных с транзитными перевозками, с которыми сталкиваются Центрально азиатские страны, на содействие развитию их внешней торговли и ускорение темпов их экономического роста.

Из различных сочетаний транспортных коридоров хотелось бы рассмотреть следующие. Транспортный коридор, проходящий по территории Узбекистана–Туркменистана–Азербайджана–Грузии. Этот коридор – один из реальных по выходу стран Центральной Азии, в том числе и Узбекистан, к черноморским портам и, проходит он по маршруту Ташкент–Чарджоу–Ашхабад – порт Туркмен баши – порт-Баку – порт Поти (Батуми), называемый в практике «Евразийским коридором». Являясь собой давно устоявшуюся единую систему наземных автомобильных и железнодорожных коммуникаций, он соединял еще истари Центрально-азиатский регион и Закавказье с Европейским континентом.

Железнодорожный маршрут по Европейскому коридору, имея общую протяженность в 2742 км, обладает достаточно высокой пропускной способностью порядка 40 пар поездов в сутки, что составляет 73 миллиона тонн грузов в год, хорошо оборудован и частично электрифицирован. Однако в настоящее время транспортный потенциал этого маршрута используется лишь на 25–30 процентов, что связано как с техническими проблемами паромной переправы Туркмен баши – Баку, так и с обеспечением безопасности перевозок.

Использование железнодорожного маршрута Ташкент – Ашхабад – Туркмен баши – Баку – Поти для перевозки хлопка

обходится в 1872 доллара США за 1 вагон (50 т), а с учетом затрат на паромную перевозку в 2720 долларов США.

Сравнение затрат на железнодорожные и автомобильные перевозки показывает, что железнодорожные перевозки, требуя затрат в 2720 долларов США за 1 вагон (50 т) груза по отношению к автомобильным перевозкам (40 т) и составляющим 5788 долларов США, являются более эффективными, а следовательно и приоритетными в международных перевозках.

Одной из важнейших составляющих коридора является паромная переправа Туркмен баши – Баку, имеющая протяженность в 298 км. В настоящее время порты Туркмен баши и Баку нуждаются в реконструкции в связи с поднятием Каспия (на 2,0 м с 1978 г.). Кроме этого, паромный комплекс порта Туркмен баши обрабатывает только по 1 парому в сутки при средней грузоподъемности в 2250 тонн, а время перехода между портами Туркмен баши и Баку составляет от 24 до 40 часов.

Порт Поти является крупнейшим универсальным портом на черноморском побережье Грузии, способным принимать суда грузоподъемностью до 30 тысяч тонн. Имеется 17 причалов, разбитых на комплексы по переработке различных грузов. Порт достаточно хорошо оснащен технологическим оборудованием и перегрузочной техникой, предназначенной для переработки хлопка. В настоящее время в порту ведутся работы по его реконструкции, стоимость которых оценивается в 460 млн. Долларов США. В результате этих работ ожидается увеличение его грузооборота с пропускной способностью до 20 млн. тонн. Таким образом, портовое хозяйство Поти в ближайшем будущем будет в полной мере справляться с потоком грузов из нашей республики.

Дальнейшим продолжением Евразийского коридора является водная система Поти – Констанца – Дунай – Рейн – Майн, представляющая собой хорошо отлаженную транспортную систему, позволяющую осуществлять доставку грузов почти во все европейские страны. Порт Констанца был выбран в качестве основного транзитного порта в рамках Евразийского коридора по межправительственному соглашению между Узбекистаном и Румынией.

Порт Констанца, являющийся основным портом Румынии на Черном море, может принимать суда грузоподъемностью до 60 тыс тонн, имеет 11 причалов и комплексы по переработке нефтеналивных и генеральных грузов, контейнерный терминал, крытые склады, способные обеспечить одновременное хранение до 20 тыс тонн грузов, в том числе для хранения хлопка емкостью до 7,0 тыс. тонн. В порту имеются краны грузоподъемностью от 20 до 50 тонн, железнодорожные и автомобильные подъездные пути ко всем пирсам и причалам. Использование этого порта в качестве транзитного позволит доставлять по водной артерии Дунай – Рейн – Майн экспортные грузы Узбекистана во все европейские страны.

В настоящее время Евразийский коридор используется республикой в основном для железнодорожных перевозок. Со времени открытия этого маршрута (с мая по октябрь т. д.) по нему было отправлено 570 вагонов с хлопком. В дальнейшем предусматривается все большая интенсификация железнодорожных перевозок по этому направлению, что предусмотрено в результате переговоров во время официального визита Президента Республики Узбекистан И.А. Каримова в Азербайджан и Грузию. Трасса Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – использование этого транспортного коридора связано, прежде всего, с вводом 12 мая 1996 года в эксплуатацию 300 км участка железнодорожной транспортной магистрали Теджен – Серахс – Мешхед, которая прошла по одному из маршрутов «Великого шелкового пути» с тихоокеанского побережья Китая до побережий Ирана и Турции.

Для Республики Узбекистан особую важность имеет участок Ташкент – Чарджоу – Теджен – Серахс – Мешхед – Бендер – Аббас, протяженность которого около 4122 км. Пограничные терминалы Серахс, как с туркменской, так и с иранской сторон, оснащены всеми техническими средствами для перевода составов с одной колеи на другую (1520 мм в Туркмении и 1435 мм в Иране). Расчетная пропускная способность этой дороги – 5,3 млн. тонн грузов в год, что составляет до 10 пар поездов в сутки.

Железнодорожная станция Серахс, построенная как цельный комплекс по осуществлению железнодорожных операций и

прохождению таможенных процедур, включает в себя полную инфраструктуру по содействию трансграничным перевозкам, куда входят железнодорожные операции, включающие перевозку и транзит экспорта-импортных товаров, погрузочно-разгрузочные работы, смену колесных тележек, перегрузку контейнеров и т.д.

С целью обеспечения более качественного транспортного обслуживания, многие участки железнодорожной магистрали на туркменской и иранской территориях подвергались полному ремонту и дублированию. Эксплуатация этого железнодорожного коридора для республики является экономически выгодной.

«Узбекистан – Афганистан – Пакистан» – этот транспортный коридор является наиболее перспективной альтернативной с технической точки зрения внешнеэкономической конъюнктуры. Строительство этой магистрали по маршруту Термез – Мазари – Шариф – Шибрган – Герат – Кандагар – Кветта – Карачи позволило бы радикально изменить ситуацию в регионе, придав республике роль центрального звена в осуществлении трансасиатских и евроазиатских транспортно-экономических связей, сокращая расстояние грузоперевозок в 1,5-2 раза и повышая эффективность различных форм сотрудничества стран Востока и Запада. Стремление Узбекистана к обеспечению возможно больших альтернативных вариантов выхода к мировым морским коммуникациям через территории соседних стран, обуславливает необходимость более активного его подключения в крупных транснациональных проектах, осуществляемых на многосторонней основе.

В этой связи в соответствии с трехсторонним межправительственным протоколом, подписанным в Исламабаде 14 августа 1992 года, Афганистан, Пакистан и Узбекистан взяли на себя обязательства осуществить совместный проект по строительству транспортной коммуникации по маршруту: Термез, Мазари-Шариф, Герат, Кандагар, Чаман.

Согласно протоколу, подписанному 3 октября 1993 года в г. Мазари-Шариф, Узбекистан получил право сотрудничать в различных областях с афганской стороной, в том числе и в транспортно-коммуникационной сфере. Реальному осуществле-

нию всех этих проектов может быть дан мощный импульс только, конечно после стабилизации обстановки в Афганистане.

Узбекистан, Казахстан, Китай, это направление одно из наиболее реальных из альтернативных, по которому осуществляется железнодорожное сообщение по маршруту Ташкент, Алматы, Талды-Курган, Дружба, Алашанькоу, Урумчи и далее к китайским портам (Ляньюган, Циндао, Шанхай). С завершением строительства железнодорожной линии Теджен, Серахс, Мешхед в мае 1996 года, эта линия получила статус евроазиатской и рассматривается в качестве дополнения к транссибирской. Связывая Китай с Европой через центральноазиатские страны.

Узбекистан, Киргизстан, Китай – этот транспортный коридор являет собой исторически сложившийся маршрут по автомобильной дороге Андижан, Ош, Сарыташ, Иркештам, Кашгар, протяженностью в 315 км, из которых лишь 40 км (дорога А-373) приходит по территории Узбекистана. Остальная часть пути является частью дороги М41. Следует отметить, что часть маршрута Ош-Сарыташ проходит через два перевала (Чигирчи-2406 км и Талдик-3615 км), а часть Сарыташ-Иркештам (80 км) непригодно для автомобильного движения гористым рельефом и требует больших инвестиций.

Необходимо отметить, что этот транспортный коридор является одним из самых экономически выгодных, так как не только значительно сокращает расстояние, но и позволяет осуществлять перевозки вглубь Китая с наименьшими транспортными издержками.

Кроме того, могут рассматриваться и другие транспортные коридоры или их сочетания. Но очевидно то, что для успешной организации работы и функционирования транспортных коридоров потребуются значительные капиталовложения, оцениваемые в сотни миллионов долларов. Выполнение таких больших объемов работ и изыскание капитальных вложений не под силу одному или двум государствам. Потребуется усилия и финансовая помощь международных организаций, банков, крупных фирм и компаний, заинтересованных в реализации этих проектов. Однако экономическая целесообразность их очевидна. Она будет помимо всего способствовать укреплению связей Юга и

Севера, Запада и Востока, дальнейшему постоянному поступательному развитию экономики большой группы государств и улучшению благосостояния, проживающих в них народов

2.4. «Великий шелковый путь» и современные автомагистральи

Шелковый путь который процветал почти 300 лет, имел огромное значение в торговле между Китаем и Европой. Еще в 200 г. н.э маршрут шел вдоль Аппиевой дороги в Брундизий, а далее – морем и сушей в Византию (Стамбул), Анкару, Мешхед, Бухару, Самарканд и Фергану в Центральной Азии, затем в Кашгар, вдоль пустыни Такла-Макан в Сюджоу, в Ксиань.

Идея возрождения Шелкового пути, соединявшего Китай через Узбекистан, Иран и Турцию с Европой, становится реальностью, и автомобильный маршрут является одним из основных, наряду с железнодорожным.

Одним из важнейших факторов, делающих своевременным возрождение Шелкового пути, является выход Республики Узбекистан на новые рынки.

Узбекистан имеет широкий диапазон развития транзитных перевозок например, автомобильные перевозки через Китай, Афганистан, Иран и Азербайджан (через Каспийское море на пароме). Рассмотрим некоторые из них.

Автомобильные дороги, проходящие через Россию. Эта сеть была достаточно развитой, но она не играла особой роли в грузовых перевозках в силу больших расстояний и официально-го приоритета в пользу железнодорожного транспорта. Для перевозки объемных материалов и сырья железная дорога подходила наилучшим образом. Но железнодорожные транзитные тарифы за последнее время значительно возросли и будут возрастать из за политики монопольных цен с российской стороны. Это особенно важно для Узбекистана, который платит в твердой валюте за использование существующих транспортных коридоров. Для Узбекистана необходимо при перевозке грузов транзитом снижая издержки в валюте сводных их только к оплате за топливо, в пути, а также обеспечить безопасность при их перевозке.

Бывают случаи, когда необходимо сопровождать груз с вооруженной охраной, что значительно увеличивает стоимость транспортировки.

Обширная сеть автодорог связывает Узбекистан с Российской Федерацией через Казахстан. Учитывая определяющее значение межреспубликанской торговли и преобладание транзитных маршрутов через Россию даже для осуществления торговых операций с зарубежными странами, видно, что основной объем грузовых перевозок осуществляется через традиционные маршруты Российской Федерации. Целесообразно проектировать и альтернативные автомобильные пути, ведущие на Восток, Запад и Юг, а именно в Китай, Турцию.

Автомобильные дороги, ведущие из Узбекистана в Китай, которые могли бы использоваться в качестве дополнительной возможности для автотранспорта, двигающегося к новой железнодорожной ветке от Дружбы (Казахстан) до Урумчи и Ляньчжоу во внутренние области Китая.

Среди автодорог, ведущих в Турцию, Иран, Пакистан и Индию, а также через высокогорную трассу в Китай, особенно большой интерес представляет автодорога Ташкент – Стамбул, которая может считаться основной магистралью с Востока на Запад, связывающей Китай с Турцией. В настоящее время проводятся разработки, а также строительство новых и реконструкция старых отрезков автомагистрали, а после их завершения она будет отвечать высоким техническим требованиям, связанным с международной перевозкой грузов.

Для эффективного использования этих путей необходимо соглашение о транзитных перевозках между всеми странами на основе общепринятых международных правил. Без такого соглашения перевозчикам приходится на себе испытывать различные трудности в практических и нормативных требованиях каждой страны, которую они пересекают, что ведет к постоянным задержкам и простоям, проверкам и досмотрам, а значит и к убыткам.

Имеются несколько аспектов и необходимых соглашений по определению приоритетности мероприятий по повышению без-

опасности и качества дорожной инфраструктуры. Это соглашение включает в себя:

1. Либерализацию транзитных перевозок, в том числе ликвидацию дискриминации в отношении тех или иных товаров из той или иной страны, предупреждение неоправданных задержек и освобождение от всех видов сборов за исключением тех, которые необходимы для покрытия административных издержек по транзиту.

2. Обеспечение пограничных услуг (терминалы, пограничные пункты), включая меры по ускорению процедур таможенной обработки грузов, выдачу разрешений транспортным компаниям по созданию офисов в стране, через которую проходит автомагистраль, и получение многократных виз.

3. Общие условия эксплуатации автомобильного транспорта, в том числе использование соответствующих правил дорожного движения, свобода выбора транспортных средств; получение разрешения транспортного средства следующего транзитом, а не перевозку грузов внутри страны разрешение грузоперевозчику оставаться в стране транзита необходимый период времени; положения о водительских удостоверениях, технические требования к транспортным средствам, обеспечение горючими и смазочными материалами, взаимное признание водительских удостоверений и сертификатов на техническую исправность; условия страхования местным и транзитным компаниям в отношении ставок и финансовых обязательств.

4. Контракт на перевозку грузов транзитом, в том числе конносаменты, пассажирские билеты; регистрацию багажа, обязательства перевозчика, ответственность за задержку; за нанесение телесных повреждений; за утрату и порчу багажа, компенсацию за ранение, смерть.

5. Таможенный контроль, в том числе упрощение контроля, проведение совместных проверок, создание системы таможенного обслуживания транзитного транспорта, широкое использование ТИР-карнета.

6. Документацию и процедурные вопросы, в том числе ограничение их соответственно международным стандартам.

7. Прочие положения, в том числе особые правила по транспортировке опасных грузов, соглашение о создании агентства по координации транзитных перевозок с правом принятия по возникающим спорам и внесения поправок в соглашение и правила проведения арбитражного разрешения споров.

В прошлом вопросы поставки и транспортировки товаров, экспортируемых и импортируемых Узбекистаном решались союзными внешнеторговыми транспортными министерствами. Внешнеторговые перевозки Узбекистан осуществлял в основном по северному, северо-западному и восточному коридорам. В советскую эпоху транспортные железнодорожные коммуникации в южных направлениях не получили своего должного развития.

С приобретением независимости и активизацией внешнеэкономической деятельности наблюдается рост международных перевозок. Из-за низких тарифов, безопасности и целостности перевозки транзитных грузов Узбекистан все больше отдает предпочтение южным транспортным коридорам. При этом большое внимание уделяется транспортировке через Иран.

С целью прокладки трансконтинентальной линии, соединяющей железнодорожные магистрали центрально-азиатских республик с европейской магистралью, построена и успешно эксплуатируется железнодорожная ветка Серакс-Мешхед-Бендер-Аббас. Кроме того, создана линия до Амирабадского порта на побережье Каспийского моря, который станет одним из главных портов Ирана на севере, связанного с железной дорогой. Продолжаются работы по сооружению железнодорожных ветвей Кермани – Захедан Мирджаве (Тафтан) – Пакистан, которые соединятся с европейской средне-восточной сетями.

Эксплуатация Иранской железной дороги, а также современных портовых контейнерных терминалов делает возможным транзитные сообщения в Европу, Центральную Азию и Дальний Восток. Представляют интерес такие железнодорожные транзитные коридоры, как:

1. Рази – Серакс (маршрут Рази – Тебрез – Зенджан – Тегеран – Шахруд – Мешхед – Серакс). Длина – 2.023 км.

2. Джульфа – Серакс (маршрут Джульфа – Тебриз – Зенджан – Тегеран – Шахруд – Мешхед – Серакс). Длина – 1937 км.

3. Бендер – Аббас – Серакс (маршрут Бендер – Аббас – Сирджан – Бафк – Йездкум – Тегеран – Шахруд – Мешхед – Серакс). Длина – 2540 км.

4. Бендер – Имам Хомейн – Серакс (маршрут порт Бендер Имам Хомейн – Ахваз – Шахруд – Мешхед). Длина – 1980 км.

5. Бендер – Аббас – Торкман (через порт Амирабад) (маршрут Бендер – Аббас – Сирджан – Бавк – Йезд – Тегеран – Гярсар – Гаемшахр-порты Торкман или Амирабад). Длина соответственно – 1878 км и 1947 км.

6. Бендер – Имам Хомейн – северные порты Амирабад и Торкман (маршрут порт Бендер Имам Хомейн – Ахваз – Кум – Тегеран – Гярмсар – Гаемшахр-порты Амирабад или Торкман). Длина соответственно – 1219–1388 км.

7. Бендер – Аббас – Рази (маршрут Бендер – Аббас – Сирджан – Бафк – Йезд – Тегеран – Тебриз – Рази). Длина – 2446 км.

8. Бендер – Аббас – Джульфа (маршрут Бендер – Аббас – Сирджан – Бафк – Йезд – Тегеран – Тебриз – Джульфа). Длина маршрута – 2370.

9. Бендер – Имам Хомейн – Рази (маршрут Бендер – Имам Хомейн – Ахваз – Кум – Тегеран – Рази). Длина – 1887 км.

10. Бендер – Имам Хомейн – Джульфа (маршрут Бендер – Имам Хомейни – Ахваз – Кум – Тегеран – Тебриз).

11. Рази – северные порты Амирабад и Торкман (маршруты Рази – Тебриз – Тегеран – Гярмсар – Гаемшахр – Амирабад или Торкман). Длина линий соответственно – 1352 км и 1421 км.

12. Джульфа – северные порты Амирабад, Торкман (маршрут Джульфа – Тебриз – Гярмсар – Гаемшахр – порты Амирабад или Торкман). Длина линий соответственно – 1246 км и 1345 км.

13. Бендер – Аббас – Лотфабад (маршрут Бендер – Аббас – Бафк – Тегеран – Мешхед – Лотфабад). Длина маршрута – 2665.

14. Бендер – Имам Хомейн – Лотфабад (маршрут Бендер – Имам Хомейни – Ахваз – Тегеран – Мешхед – Лотфабад). Длина маршрута – 2103 км.

15. Северные порты (Амирабад Торкман) – Захедан (Мирджаве) (маршрут порты Амирабад или Торкман – Тегеран – Йезд – Кермен – Захедан – Мирджаве) Длина маршрута ответственна – 2088 и 2157 км.

При планировании международных транзитных перевозок необходимо учитывать, по каким вышеперечисленным коридорам их осуществить.

Известно, что Иранская железная дорога обеспечила пункты для замены вагонных тележек на пограничных станциях Джульфа и Серакс для перемещения грузовых и пассажирских вагонов. При условии двухсменной работы эти пункты могут обрабатывать в течение суток около 200 вагонов.

В Иране действуют около 300 железнодорожных станций и такие станции, как Джульфа, Рази, Сохлан, Тебриз, Никпасанд, Мехрабад, Тегеран, Исфахан, Мешхед, Захедан, Серакс. Международными станциями будут Бендер Аббас, Сирджан, Бендер Имам Хомейн, Ахваз, Кохандеж.

Известно, что транзитные тарифы по железнодорожной сети Ирана на 30-40% дешевле, чем российские.

Перевозка грузов по ветке Геджен – Серакс – Мешхед – Бендер Аббас более эффективна, чем использование балтийских или дальневосточных портов. Использование иранских железнодорожных линий для транзитных перевозок будет играть огромную роль для торговых связей Узбекистана со странами Юго-Восточной Азии, Австралии, Европой, Ближним Востоком.

В бывшем Советском Союзе железнодорожный транспорт был наиболее распространенным видом транспорта, применяемым для перевозки грузов, составляя (за исключением трубопроводов) около .70% общего объема перевозок (тонна километров). Поскольку, железной дороге отводилась основная роль в результате проводимой в то время политики, железнодорожные тарифы были относительно низкими по сравнению с общей системой цен, что явилось фактором способствующим применению железнодорожного транспорта для перевозки сырья которое имеет низкую стоимость.

С распадом СССР сеть железных дорог была разорвана, их система управления децентрализована, подвижной состав поде-

лен между республиками. С применением принципов рыночной экономики и ценообразования на основе стоимости продукции наметилась тенденция к значительному росту железнодорожных тарифов. Кроме того, была разрушена централизованная система платежей за пользование железнодорожными услугами, а с 1.05.94 г. все услуги по железнодорожному транспорту между республиками стали оплачиваться на условиях предоплаты в твердой валюте. Это обстоятельство привело к большим трудностям для клиентов, испытывающих недостатки в твердой валюте значительно повысило реальную стоимость транспортировки. Например, показатели фактических транспортных ставок, которые применяются для Узбекистана по отношению к экспорту хлопка и главной статье импорта-пшеницы, показывают важность этой проблемы. Стоимость отгрузки тонны хлопка в 1994 г. по железнодорожному транспорту из Ташкента до крупных перевалочных пунктов варьировалась от 36.309 долл.

Экономические связи Узбекистана с зарубежными странами ранее осуществлялись по северному транспортному коридору, в основном, в железнодорожном и смешанном сообщении через порты Черного, Балтийского. Северного и Японского морей, западные и восточные пограничные железнодорожные станции бывшего СССР. По этой причине не получили развития в должной мере транспортные коммуникации в южных направлениях, что препятствовало экономическим связям республики с азиатскими странами.

С обретением независимости Республика Узбекистан самостоятельно с другими государствами на равных и взаимовыгодных условиях в соответствии с обязательствами, принятыми по межгосударственным соглашениям и другим актам международных отношений.

В Республике создается широкая сеть совместных предприятий по транспорту, внешнеторговых, транспортно-экспедиторских и посреднических организаций, значительно активизировалась деятельность внешнеэкономических служб транспортных ведомств.

В целях обеспечения значительно возрастающих транспортных потоков МВЭС совместна с другими заинтересованными

ведомствами в 1996 осуществил проработку и начал эксплуатацию транспортных путей позволяющих разгрузить традиционные маршруты экспорта из Узбекистана.

В ближайший период (до 2000 г.) сохраняется тенденция роста перевозок из стран дальнего зарубежья новейшего оборудования и технологии высококачественных товаров народного потребления.

Кроме того, усиление интеграции экономик стран СНГ и Балтии, прежде всего, центрально азиатских государств требует «реанимации» сложившихся ранее транспортно-экономических связей между ними.

В перспективе с оживлением рынка и развитием внешнеэкономических связей значительно возрастут темпы роста перевозок экспортных и импортных грузов на автотранспорте.

При выборе вариантов экспортных и импортных перевозок необходимо учитывать комплекс факторов, определяющих, в конечном счете, выгодность вариантов доставки конкретных грузов.

Активизация внешнеэкономической деятельности нашей республики предопределяет в числе первоочередных задач укрепление международного сектора транспортной системы.

Практическое их решение невозможно без государственной поддержки предприятий транспорта. В первую очередь, необходимы надежные транспортные пути по кратчайшим направлениям выхода к соседним странам (Китай, Иран, Турция, Афганистан, Пакистан и др.), а затем на океанские маршруты. При этом рассмотрение альтернативных южных автотранспортных магистралей является весьма актуальной.

Через транспортную сеть Ирана, используя составную транспортировку с применением грузовых автомашин, можно осуществлять транзит грузов по следующим коридором:

Транзитный коридор – «море–рельсы–шоссе–рельсы».

- Маршрут: Бендер – Аббас, Бафк, Тегеран, Мешхед, Лотфабад и обратно. Длина – 2665 км, пропускная способность – 3 млн. тонн груз в год.

Маршрут: северные порты – Амирабад – Торкман – Тегеран – Йезд – Керман – Захедан – Мирджаве, и обратно. Длина- 2088

км, пропускная способность – 2 млн. тонн груза в год. Транзитные коридоры «рельсы–шоссе–рельсы».

Маршрут: Джульфа – Тебрез – Тегеран – Йезд – Бафк – Кермен – Захедан (Миржаве), и обратно. Длина – 280 км, пропускная способность – 3 млн. тонн груза в год.

Маршрут Рази – Тебрез – Тегеран – Йезд – Бафк – Керман – Захедан (Миржаве), и обратно. Длина – 265 км, пропускная способность – 1,5 млн. тонн груза в год.

Маршрут: Капикуль (болгарская граница) – Этдин – Стамбул – Измид – Болу – Герседе – Анкара.

Маршрут: Анкара – Нижде – Тарсус – Адана – Хатай (сирийская граница).

Маршрут Анкара – Нижде – Тарсус – Адана – Газиате – Хабур (иранская граница).

Маршрут Анкара – Нижде – Тарсус – Мерзин.

Основной транзитный коридор из Европы: Солоники (Греция) и София (Болгария) – Стамбул – Амасия – Эрзурем – Тебриз (Иран).

Как видно транзитные турецкие автомагистрали (протяженностью 320 км), начинающиеся с болгарской границы и проходящие через Стамбул, Геред и Анкару раздваиваются, южная ветвь ведет к сирийской границе и в Ирак, северная через Рефайя и Эрзинжан к иранской границе. Эти автомагистрали интегрированы в европейскую сеть, с одной стороны, и ближневосточную сеть автомагистралей, с другой, что является удобным для транзитных перевозок Европы в страны Ближнего востока, северней Африки. Всемирный банк и Фонд Кувейта, видимо будут спонсировать программу улучшения качества этих автомагистралей, в соответствии с международными нормами и с учетом многополосности.

Интеграция Узбекистана в мировую экономику не возможна без хороших автомагистралей. А развитие южных транспортных автомагистральных маршрутов позволит узбекистанским перевозчикам оптимизировать грузовые перевозки.

Железнодорожные ставки на тонну пшеницы при доставке из пункта загрузки из границы СНГ в Ташкент в 1994 г. колебались от 39.40 долл. (из порта Новороссийск на Черноморском

побережье) до 83.40 долл. (из порта Владивосток на Тихом океане). Таким образом, железнодорожные ставки составляют как минимум 35% от закупочной стоимости пшеницы за рубежом и могут достигать 74% этой цены. Учитывая дополнительные расходы на доставку пшеницы из других стран до границы СНГ, видно что транспортные расходы могут составлять половину стоимости импортируемой в Узбекистан пшеницы, что в денежном выражении составит почти четверть миллиарда долларов США.

Для Узбекистана крайне необходимы меры по снижению транспортных расходов, путем прокладки новых альтернативных маршрутов, устранения монополии и развития конкуренции на всех имеющихся маршрутах, повышения качества и эффективности работ транспортной инфраструктуры обслуживания.

Рассмотрим имеющиеся альтернативные железнодорожные пути через Россию: три главные параллельные ветки транссибирской магистрали пересекают Северный Казахстан (через Петропавловск, Кокчетав и Акмолу). Эта магистраль (на запад – к Москве, Прибалтике, Европе, на восток Тихоокеанскому региону) соединяется тремя крупными линиями с юга на север Казахстана: одна входит на территорию России возле Оренбурга и идет на запад, другая – возле Семипалатинска и идет на восток, третья проходит прямо от Ташкента на Север с Югом, проходит вдоль западных рубежей стран Центральной Азии, из Чарджоу в Туркменистан, через Узбекистан и Казахстан к границе с Россией возле Астрахани, затем вдоль северного побережья Каспийского моря и вливается в сеть дорог на западе, проходя до Черного моря. Необходимо быстро развивать альтернативные железнодорожные линии грузовых перевозок, поэтому в кратчайшие сроки надо разработать ТЭО на ряд магистралей.

Транскаспийский железнодорожный – паромный маршрут: Туркмен баши – Баку – Черное море, наиболее короткий путь из Узбекистана к океанским портам проходит по железнодорожной дороге через Туркменистан к порту Туркмен баши, затем по железнодорожному парому к порту Баку (Азербайджан), далее – по железной дороге к портам Черного моря, Батуми или Сухуми. Политическая нестабильность на Кавказе привела к значи-

тельному уменьшению этого маршрута наряду с общим сокращением железнодорожных перевозок в странах СНГ, и за последние годы через эти порты было переправлено около 1 млн. т грузов (в рамках программ продовольственной помощи), тогда как прежде грузопоток достигал 5 млн тонн ежегодно. Сейчас лишь один паром в день продолжает действовать между Туркмен баши и Баку, тогда как ранее там за день проходило до семи паромов.

Имеется много различных предложений по использованию других маршрутов на основе паромной переправы через Каспийское море. Сюда входят маршруты из портов Казахстана к портам Ирана, а также Азербайджана. Транскаспийский маршрут: такой маршрут прошел бы из Баку через Армению существующей уже много лет старой турецкой дороге, начинающейся непосредственно возле границы Армении.

Новая железнодорожная ветка из Казахстана (Дружба) в Китай (Урумчи), завершенная в 1992 г., дает возможность прямого выхода к Тихоокеанскому побережью Китая. Перегрузочные мощности в Дружке достигают в настоящее время около 1 млн тонн ежегодно, но к сожалению, в 1993 г. эта величина не была достигнута; но администрация железных дорог Казахстана планирует повысить это величину до 12 млн т в год однако средств на это у нее не хватает. (В Дружке имеется оборудование для смены колесной базы, с шириной 1435 мм на используемую в Казахстане и СНГ систему шириной 1520 мм.).

Новая железнодорожная ветка в Иран к Персидскому заливу и к Турции была проложена в 1996 г. Поскольку транспортная ветка в Китай стала реальностью, теперь необходимо появление всех остальных элементов древнего Шелкового пути. Завершена работа над последним участком соединяющим сеть железных дорог Центральной Азии с сетью дорог в Иране. На пограничной станции Саракс в Туркменистане установлен узел для смены колесной базы со стандарта СНГ на иранский и европейский стандарты. Существующая сеть железных дорог Турции и Ирана в скором будущем сможет в полном объеме обеспечить связь между Стамбулом и Узбекистаном, а впоследствии, с использованием уже действующих веток, и с Китаем.

Последний участок, проходящий из Мешхеда через Тегеран к порту Бендар Аббас, в Персидском заливе, был официально открыт 18.03.95 г. Более прямой путь из Мешхеда к этому порту предполагается построить в течение ближайших пяти лет, тем самым значительно сократится доступ к Персидскому заливу со стороны стран Центральной Азии. Для большинства регионов Центральной Азии этот маршрут будет примерно равен по протяженности с транскаспийским маршрутом до Батуми – около 2950 километров от Ташкента. Возможно маршруты до Карачи: первый железнодорожный маршрут из Западного Ирана в Пакистан находится в процессе активной разработки. Для него потребуется строительство новой железной дороги от Захедана и Кермана, по завершении, которой появится возможность прямого соединения Ташкента с Карачи через Иран с дополнительной адаптацией на стандарт, принятый в Пакистане. Намного более короткий маршрут до Карачи станет доступным для Узбекистана, если будет построен железнодорожный путь через Афганистан.

Опорные понятия:

Государство, государственный бюджет, внешняя торговля, государственные финансы, транспорт, единая транспортная система, транспортная сеть, магистральный транспорт, пути сообщения, технические устройства и сооружения транспорта, внутрипроизводственный транспорт, подвижной состав.

Вопросы:

1. *Динамика внешней торговли Узбекистана.*
2. *Международная торговля и транспорт.*
3. *Проблема транзитных грузов в зарубежные страны, основные задачи.*
4. *Международные транспортные коридоры Узбекистана.*
5. *«Великий шелковый путь» и современные автомагистрали.*
6. *Альтернативные транзитные южные коридоры.*
7. *Развитие групповых и пассажирских перевозок, железнодорожных перевозок Узбекистана.*

ГЛАВА 3. ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

3.1. Развитие мировой торговли

Основными факторами, определяющими развитие международных перевозок грузов и пассажиров разными видами транспорта является: развитие международных экономических связей и роста объема внешней торговли, развитие международного туризма, деловых, культурных, спортивных, научно-технических и других видов международных связей; количественный качественный рост парка транспортных средств, совершенствование путей сообщения и организация перевозок, наличие нормативных документов (конвенций, соглашений, правил) по организационно-правовым, техническим и др. вопросам международных перевозок, разработанных в рамках международных и региональных организаций.

Однако важным фактором, определяющим развития внешне-экономических и других международных связей при перевозке грузов и людей в международных сообщении автомобильным и другими видами транспорта, является сохранение мира на земле.

Движение товаров и услуг между отдельными странами связывает в систему единого рынка национальные рынки и, соответственно, усиливает экономическую взаимозависимость стран. Согласно экспертным оценкам западных экономистов ежегодная торговля в 2003 г. увеличится по сравнению с 1993г на 50% и составит около 7 трлн.долл., при этом основная её часть будет проходить между главными экономическими блоками – США, Япония и Германия. Только на долю США и Канады приходилось 1992 г. более 18% мировой торговли. На степень взаимозависимости влияет и размер территории страны, уровень её экономического роста, объем внутреннего рынка, природные ресурсы и т.д.

В 1997 г. мировая торговля вновь стала расти высокими темпами – её оборот вырос на 9 %.

С 1991–1997 гг. доля ЕС в мировом товарообороте понизилась с 44 до 40 %, а доля стран Азиатско-Тихоокеанского региона повысилась с 38 до 42 %. Доля стран СНГ в 1997 г. в миро-

вом товарообороте составляет немногим более 2 %. Сохраняется несбалансированность мировой торговли. В ближайшие годы, вероятно, будет преобладать тенденция к её увеличению из-за кризисных явлений на мировых финансовых рынках. Глобализация экономики выражается в том, что среди причин перемещения производства за рубеж возрастающую роль играет сокращение издержек производства, что приводит к увеличению числа товаропотоков.

В перспективе в мировой торговле особенно заметно станет роль Китая, Кореи, Таиланда, Малайзии, Филиппин, Индии, стран Юга Африки, Польши, Турции, Мексики, Бразилии, Аргентины. Эти страны, объединенные в понятия «большие новые рынки», обладают значительной территорией и населением. Они осуществляют радикальные изменения в инфраструктуре, имеют большие потребности, и наращивают экспорт. Причем экономика этих стран открыта, что позволяет предположить, что их экономический рост будет оказывать большое воздействие на развитие мировой торговли.

3.2. Развитие внешней торговли и участие в этом процессе различных видов транспорта

При осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает перемещения товаров и пассажиров между двумя и более странами, т.е. в международном сообщении (морское, автомобильное, железнодорожное, воздушное и речное сообщение). Мировая торговля формирует большие потоки товарных масс между странами, регионами и континентами. Суммарный объем мировых внешнеторговых грузопотоков в межконтинентальном сообщении в конце 70-х годов оценивался 4,0-4,5 млрд.т., а в конце 80-х начале 90-х годов 3,5-4,0 млрд.т., сокращение, спад произошел в результате сокращения объема мировой торговли энергоносителями и сырьем.

В обслуживании международной торговли между странами, отдельными друг от друга морями и океанами, незаменим морской транспорт, который считается по праву наиболее универсальным и эффективным средством доставки больших масс гру-

зов на дальние расстояния. Он обеспечивает более 60 % объема международной торговли.

Серьезным конкурентом морскому транспорту стал воздушный, железнодорожный, речной и автомобильный транспорт широко используются, в основном, во внутриконтинентальной внешней торговле, а также при перевозках экспортных и импортных грузов.

3.3. Развитие международного туризма и деловых перевозок

Международный туризм вопреки неблагоприятным факторам, обнаружил большую жизнеспособность и динамизм. Во всем мире международный туризм по количеству прибытий возрос на 29 %, удельный вес Европы в международном туризме также увеличился.

Особенно быстрыми темпами выросли валютные поступления от туризма, эти поступления от международного туризма превратились в ощутимую статью национального дохода, они позволяют покрыть дефицит во внешней торговле, увеличить выездной туризм. Поэтому развитием туризма стали заниматься не только туристические фирмы, но и государственные органы. По данным туристического комитета Организации экономического и социального развития (ОЭСР) наибольшее число прибытий туристов наблюдались в следующих странах Европы: Испания, Франция, Греция, Швейцария и т.д.

Автобусы успешно конкурируют с воздушным транспортом на маршрутах протяженностью свыше 500 км. Увеличивается объем деловых поездок автобусами, т.к. стоимость авиабилета в Европу весьма высока. Данные статистики свидетельствуют о том, что с повышением цен на топливо, стоимость транспортировки самолетом возрастает на 15 %, а автобусами на 5 %. Очень важна роль железнодорожного транспорта в обслуживании деловых и туристических поездок, особенно когда с возрастанием цен на топливо, возрастают и цены на авиабилеты.

В странах Европы увеличиваются капиталовложения в строительство и модернизацию железнодорожных путей и подвижного состава. Осуществляются мероприятия по комфорту. Во многих странах вводятся в эксплуатацию сверхскоростные, до

300 км/ч железнодорожные линии, которые составляют серьезную конкуренцию воздушному транспорту на расстояниях до 1000 км.

Туризм занимает особое место в международных отношениях. Около 500 млн. человек ежегодно посещают зарубежные страны в туристических целях. Международный туризм является не только популярным видом отдыха, но активно развивающейся сферой мировой экономики.

Однако информация о развитии международного туризма не является абсолютно точной, поскольку достаточно сложно измерить туристические потоки. Из-за отсутствия единого способа их учета значительно осложняется сопоставление статистических данных между странами.

Кроме того, понятие «туризм» имеет несколько расплывчатый характер. Во-первых, туризмом считается временное перемещение людей из мест, где они обычно проживают и работают, в другие места. Под «временным перемещением» условно понимается период до одного года. Во-вторых, согласно международной статистике к иностранным туристам относятся лица, посещающие другую страну (как минимум с одним ночлегом) с любой целью, кроме профессиональной деятельности, оплачиваемой в этой стране.

В настоящее время туризм классифицируется:

по целям: маршрутно-познавательный; спортивно-оздоровительный; самостоятельный, в том числе с активными способами передвижения; деловой и конгресс-туризм; курортный, лечебный; горнолыжный; фестивальныи; охотничий; экологический; шоп-туризм; религиозный; учебный и др.;

по степени мобильности: передвижной; стационарный; смешанный;

по форме участия: индивидуальный; групповой; семейный;

по возрасту: зрелый; молодежный; детский; смешанный;

по продолжительности: однодневный; многодневный, транзитный;

по использованию транспортных средств: автомобильный; железнодорожный; авиационный; водный; велосипедный; конный; комбинированный;

по сезонности: активный туристический сезон, межсезон (полусезон); несезон;

по географии: межконтинентальный; международный (межрегиональный), региональный, местный, приграничный;

по способу передвижения: пешеходный с использованием традиционных транспортных средств; с использованием экзотических видов транспорта (канатная дорога, фуникулер, дирижабль, воздушный шар, дельтоплан).

Транспортное обслуживание туристов - это одна из составных частей индустрии туризма. В то же время транспортное путешествие рассматривают как самостоятельный вид туризма.

Транспортные путешествия - это путешествия организованных групп туристов при наличии путевок по разработанным маршрутам с использованием различных транспортных средств. Они классифицируются по следующим основным признакам:

- *способ передвижения на маршруте;*
- *вид использованного транспорта;*
- *построение трассы маршрута;*
- *продолжительность путешествия;*
- *сезонность и другие.*

Туристическое транспортное путешествие также реализуется несколькими видами транспорта: железнодорожный, автобусный (легковой автомобиль), авиационный + автобусный и т.д.

Наиболее мобильными видами транспорта являются автобус и легковой автомобиль, которые используются как на самостоятельном маршруте, так и в виде трансфертного транспорта по доставке туристов из аэропорта (вокзала) в гостиницу и обратно.

По приоритетным требованиям туристов к транспорту подразделяются:

- *безопасность путешествия;*
- *стоимость и наличие различных льгот;*
- *комфортабельность;*
- *время поездки;*
- *прочие факторы.*

Чем больше набор положительных факторов, тем выше стоимость транспортного путешествия, однако ни одно транспорт-

ное средство не удовлетворяет всему перечню требований. В международном туризме наиболее распространен воздушный транспорт. Перевозка туристов воздушным транспортом осуществляется как чартерным, так и рейсовыми самолетами.

В рамках различных авиакомпаний установлены различные льготы для туристов: сезонные, корпоративные, для пассажиров с детьми, групповые, для молодоженов и др.

Некоторые авиакомпании для привлечения туристов предоставляют льготы в зависимости от полета-часов (баллов) на самолетах данной компании.

Перевозка туристов на внутренних водных артериях производится специализированными речными комфортабельными теплоходами вместимостью 250, 300 и 400 пассажиров, которые оборудованы мягкой мебелью в каютах, кондиционерами, холодильниками, мини барами, к услугам пассажиров рестораны.

Оценивая все это можно сказать, что развитие международного туризма будет иметь наступательный характер, Европа по-прежнему будет оставаться основным регионом туризма.

Транспортные туристические путешествия в международном сообщении осуществляются так же личных или взятых в аренду автомобилях. Этот туризм реализуется как по свободно-му так и по целевому маршруту. Групповой туризм на автомобилях с прицепами, с полным комплексом жизнеобеспечения называется караванинг. Турист может перевести свой автомобиль на судах, по железной дороге, на самолете и продолжать в нем путешествовать. Бары, сауны, видео и кинозалы в его распоряжении.

На морских международных линиях курсируют многопалубные, высоко комфортабельные круизные суда, вместимостью от 96 до 988 пассажиров к атрибутам комфорта можно добавить оборудования бизнес-класса для семинаров и симпозиумов, бассейны. Лифты, спорткомплексы, комплексы бытовых услуг и т.д.

В железнодорожном туристическом сообщении используются специализированные туристические составы, они состоят из 12 пассажирских вагонов, 2-3 вагонов ресторанов, вагона- клуба и т.д.

Все перечисленные транспортные средства (самолеты, суда, железнодорожные вагоны и т.д.) не являются собственностью туристических компаний, а используются на основе аренды.

Наиболее массовый туристический транспортный автобус, который в большинстве случаев является собственностью крупных туристических компаний, объединений, концернов, ассоциаций.

Обладая высокой мобильностью и эффективностью туристические автобусы имеют преимущества на коротких и средних (до 200 км) маршрутах высоко комфортабельные автобусы также широко используются на длинных маршрутах при этом отдых туристов обеспечивается в отелях или мотелях, согласно международной классификации. По ряду признаков автобусы специализируются категориями по числу заезда. Движение на регулярных международных маршрутах регламентируется двух сторонними правительственными соглашениями.

3.4. Совершенствование действующих и развитие новых транспортных систем

Развитие внешнеэкономических связей, рост внешней торговли и перемещения людей в международном сообщении происходит в тесной взаимосвязи с совершенствованием действующих и развитием новых транспортных систем.

За последние годы значительное развитие получили и продолжают получать нефте и газопроводы, контейнерные транспортные системы, с помощью которых в международных сообщениях перемещаются огромное количество нефтепродуктов, газа и других грузов. Происходит процесс совершенствования морского и речного, железнодорожного и сравнительно молодых авто и воздушного транспорта.

Почти каждая транспортная система включает в себя основные три элемента: транспортные средства, пути, по которым перемещаются транспортные средства и организация движения транспортных средств. Поэтому мероприятия по совершенствованию транспортных систем должны распространяться на каждый входящий в них элемент. Основными направлениями совершенствования автотранспортных средств является повыше-

ние их грузоподъемности и пассажировместимости, надежности в конструктивном отношении и обеспечении тах удобств работы водителей. Во всех европейских странах увеличивается численность тягачей, прицепов и полуприцепов, а также специальных транспортных средств - рефрижераторов, автоцистерн, контейнеровозов и т.д. Увеличивается использование не только универсальных, но и специальных крупнотоннажных контейнеров.

Происходят структурные изменения в автомобильном росте автопарка увеличения его грузоподъемности, при этом возрастает число автомобилей грузоподъемностью 10 т. и выше. Проводится, и очень актуальна работа по унификации габаритных и весовых параметров транспортных средств. Особенно эта проблема актуальна по мере развития международных автомобильных перевозок и перевозок пассажиров. В ряде стран строгие меры воздействия применяются к лицам, нарушающим установленные нормативы габаритных и весовых ограничений. Например, во Франции, за превышение максимальной массы в автопоездах на 5 % взимается штраф, при повторном нарушении штраф увеличивается вдвое, при неоднократных нарушениях виновный подвергается аресту.

3.5. Подготовка водителей

Велика роль и ответственность водителей транспортных средств в выполнении международных перевозок. Они должны обладать высокими моральными качествами, хорошо знать вверенную им технику и специфику международных перевозок, уметь самостоятельно и быстро принимать правильные решения, бережно относиться к вверенному им имуществу. Поэтому вопросам и подбора и подготовки водителей для международных перевозок грузов и пассажиров во всех предприятиях уделяется большое внимание. Разработаны требования к водителям, методика и программы их обучения на спецкурсах.

Например, при рассмотрении организации международных автомобильных перевозок особое внимание уделяется на их эффективность и роль в общем объеме международных перевозок различными видами транспорта. Рассматриваются методы и способы решения транспортных задач и вытекающие отсюда

обязанности водителей. Дается информация о странах, по которым проходят международные маршруты и краткое описание условий работы на этих маршрутах.

Опорные понятия:

Концерн, международное разделение труда (МРТ), экономическая конъюнктура, грузооборот, пассажирооборот, груз, генеральный груз, навалочный груз, наливной груз, скоропортящийся груз, опасный груз.

Вопросы:

- 1. Основные факторы определяющие развитие международных перевозок грузов и пассажиров различными видами транспорта.*
- 2. Развитие внешней торговли и участия в этом процессе различных видов транспорта.*
- 3. Роль железнодорожного, морского, авиа и автомобильного транспорта в обслуживании деловых и туристских поездов.*
- 4. Транспортное обслуживание туристов.*
- 5. Основные элементы транспортной системы.*
- 6. Подготовка водителей в развитие международных перевозок*

ГЛАВА 4. РАЗВИТИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

4.1. Основные положения двухсторонних соглашений при международных перевозках

Условия, при которых разрешается перевозка грузов и пассажиров в международных соглашениях, как правило, определяются двусторонними соглашениями. Базой для этих соглашений являются нормативные документы, разработанные комитетом по транспорту Европейской экономической комиссии ООН. В организации международных перевозок автомобильным транспортом три вида соглашений:

1. о перевозке грузов в международном сообществе;
2. о международных автобусных перевозках;
3. о перевозках грузов и пассажиров в международных автомобильных сообществах.

Автомобильные перевозки грузов между странами или транзитом по их территории осуществляются на основе разрешений, выдаваемых компетентными органами договаривающихся стран. Эти органы ежегодно передают друг другу взаимно согласованное количество бланков разрешений, а также определяют условия их обмена и использования.

Не требуется разрешений на выполнение перевозок:

- а) движимого имущества при передвижении;
- б) экспонатов, оборудования и материалов для ярмарок и выставок;
- в) транспортных средств, животных, различного инвентаря и имущества для проведения спортивных мероприятий;
- г) театральных декораций и реквизитов, музыкальных инструментов, оборудования и принадлежности для топочъемки, радио и телевизионных передач;
- д) тел и прах умерших;
- е) неисправных транспортных средств с территории страны на территорию другой, где они зарегистрированы.

Исключения в пунктах б), в), г), действуют, когда груз подлежит возврату в страну, в которой зарегистрировано транспортные средства.

Если габариты или общая масса транспортного средства, следующего с грузом или без груза, превышает установленные нормы на территории другой страны, перевозчик должен иметь при себе спец. разрешение компетентного органа страны с указанием маршрута, по которому эта перевозка осуществляется.

Это двустороннее соглашение также устанавливает, что перевозки могут выполняться перевозчиками, которые согласовано внутреннему законодательству своей страны допущены к выполнению международных перевозок.

Все транспортные средства должны быть зарегистрированы на территории одной из стран и иметь национальные зарегистрированные и отличительные знаки, а водитель иметь при себе национальное или международное водительское удостоверение, соответствующее образцу.

Перевозчику не разрешается перевозить грузы и пассажиров между пунктами, расположенными на территории другой страны, если на это не получено спец. разрешение компетентного органа этой страны. Каждый перевозчик владелец транспортного средства обязан застраховать свою гражданскую ответственность, за причиненный ущерб.

Соглашением также установлено, что при таможенном и санитарном контроле будут применяться положения международных соглашений, участниками которых являются договаривающиеся страны.

Перевозки грузов и пассажиров, осуществляемые на территории другой страны, а также транспортные средства, взаимно освобождаются от налогов и сборов, которые взимаются за использование дорог и с каждой перевозки. Не использованные 3/4 подлежат обратному ввозу.

В соглашениях определяется перечень договора договаривающихся стран, разрешенных международным движением. При этом оговаривается обязанность каждой страны информировать заблаговременно другую страну обо всех изменениях, вносимых в указанный перечень. Неурегулированные вопросы должны решаться согласно внутреннему законодательству каждой из договаривавшихся стран, путем переговоров и консультаций.

Это соглашение заключается на определенный срок, но каждая страна имеет право денонсировать его в любое время, предварительно уведомив другую сторону. За последние годы автомобильные перевозки в международных сообщениях возросли более чем вдвое, т.к. автомобильные перевозки развивались более быстрыми темпами чем ж/д.

Важное место по объему автомобильными перевозками грузов занимает ФРГ, Франция, Нидерланды.

4.2. Организация автомобильных перевозок в Европейских странах

Тысячи автобусов, сотни тысяч легковых автомобилей ежедневно пересекают границы Европейских стран. В 1992 прибытие иностранных автобусов в отдельные страны составило: Швейцария - 200 тыс.ед; ФРГ - 750 тыс.ед; Австрия - 920 тыс.ед.

В отличие от ж/д, которые являются собственностью государства, автотранспортные предприятия в Европейских странах принадлежат частным фирмам. Большая часть автопарка распределена по небольшим предприятиям или находится в собственности отдельных лиц. Так число автотранспортных фирм в том же году составило: Великобритания – 130 тыс.ед; ФРГ – 128 тыс.ед; Франции – 35 тыс.ед; в Бельгии – 10,6 тыс.ед.

Наряду с мелкими и средними фирмами перевозками занимаются и крупные автотранспортные фирмы. Так, например автопарк английской компании «Нэшнл фрейт Корпорейшен», крупнейшая автотранспортная компания Нидерландов «Ванд Генд энд»; французская «Дюбу э фис». Многие автотранспортные фирмы осуществляют не только международные, но и внутренние перевозки грузов. При этом участие фирм зависит, от их участия в автоперевозках внутри страны. Например, в Нидерландах перевозка 200 т. груза в международном сообщении предполагает обязательную перевозку 200 т. груза внутри. Из 9200 автотранспортных фирм – 16 % участвуют в международных автомобильных перевозках, и они же перевозят - 26% грузов внутри страны, подкрепляя свое право на участие в международных перевозках.

В ФРГ участие автотранспортной фирмы в перевозках грузов на дальние расстояния связано с обязательным получением спец. разрешения, стоимость которого составляет около 200 тыс. марок, но несмотря на это недостатка в покупателях нет.

Автотранспортные фирмы Франции осуществляют международные перевозки почти со всеми странами Европы, а также с Ираном, Марокко, Алжиром. Она имеет двустороннее соглашение об автомобильном сообщении почти со всеми странами Европы.

В Швейцарии применяется самая жесткая в Европе система ограничений: габаритных, весовых, загазованности, шума, движения ночью, в воскресные и праздничные дни. Однако и в этих условиях швейцарские автотранспортные фирмы успешно развивают не только внутренние, но и международные перевозки. По мнению специалистов это достигается за счет высокого уровня обслуживания внутренних и иностранных грузоотправителей; доставки грузов в установленные сроки, скорость доставки, экономичности упаковки, безопасности и сохранности грузов, разумных тарифных ставок.

4.3. Транспортно-экспедиторское обслуживание

В странах Европы транспортно-экспедиторским обслуживанием грузовладельцев занимаются многочисленные фирмы и компании. По масштабам деятельности фирмы делятся на малые, средние, большие, крупнейшие, национальные и международные. Они представляют как отдельные услуги, так и их полный комплекс, используют как один вид транспорта так все его виды и системы смешанных, комбинированных и контейнерных перевозок.

В Финляндии свыше 100 экспедиторских фирм, объединенных в ассоциацию финских экспедиторских фирм. Из большого числа транспортно-экспедиторских фирм Финляндии доминирующее положение на рынке услуг занимают крупные фирмы как, «Виктор Ек», «Джон Нурминен», и др.

В Норвегии имеется около 200 экспедиторских фирм, крупнейшая «Сундбюе – ТТО» и «Осло-Хавнелагер», 1-ая представляет все услуги при перевозке железнодорожных, автомобильных, воздушных грузов, 2-ая осуществляет экспедиторские опе-

рации при перевозке грузов морским, ж/д, воздушным транспортом, а также перевозками мелкопартионных грузов автомобильным транспортом.

В Дании основные транспортно-экспедиторские фирмы: «Самсон-транспорт» и «Би Ай и транспорт». 1. Через свои ж/д и автомобильные терминалы в г. Копенгаген комплектует мелкопартионные грузы на США, Австралию и Новую Зеландию и «Пи Ай и транспорт», является дочерней Компанией одной из крупнейших автотранспортных фирм США, осуществляет перевозки между восточным и западным побережьем США, эта фирма занимается организацией перевозок грузов авт, ж/д, воздушным транспортом во многие страны Европы, а также в Россию, в Иран специализируется на перевозках мелкопартионных грузов, эл.-вычислительные техники, радиоаппаратуры, выставочных и дипломатических грузов.

Шведская фирма «Шенкер» занимает главное место в организации международных перевозок грузов: страны Европы, Ближний Восток и Япония.

Фирма «Бильспедшин» – одна из крупнейших перевозчиков и экспедиторов Скандинавии по международным перевозкам. Она располагает развитой сетью сборно-распределительных складов. Организация международных автомобильных перевозок подчиняется принципу груз должен быть доставлен не позднее завтрашнего дня. В связи с этим операции по переработке грузов (подготовка, п-р и т.д.) выполняются днем, а перевозка ночью.

Транспортные и экспедиторские фирмы Швеции и Скандинавии также объединенные в нац. ассоциациях (союзы) с правами и обязанностями аналогичных ассоциаций Финляндии. Кроме нац. ассоциации создаются и региональные объединения. Уже много лет существует союз экспедиторских фирм Северных стран, членами, которых являются союзы Финляндии, Швеции, Норвегии, Дании, Исландии.

Эти объединения также призваны способствовать развитию экспедиторского дела в регионе.

Из всего сказанного можно сделать вывод, что многие нац. транспортно-экспедиторские фирмы в процессе своей деятель-

ности превращаются в международные, многонациональные фирмы и концерны, выполняющие операции в европейских странах. Такие фирмы «Гондранд» отделения которых имеются во Франции, Италии, Бельгии, Швейцарии, ФРГ. Французские и итальянские отделения «Гондранд» имеют в разных странах по 80 филиалов, бельгийские 18; западногерманские - 20. Всего фирма имеет почти 300 филиалов в разных странах, где работают свыше 10 тыс. сотрудников.

Опорные понятия:

Транзит, транзитный налог, безналичный расчет, внешний долг, квотирование экспорта и импорта, контрабанда, образцы без цен, таможенная пошлина, условно-беспошлинный ввоз, беспошлинный ввоз, возвратная пошлина.

Вопросы:

- 1. Особенности организации автомобильных перевозок в Европейских странах.*
- 2. Основные положения двухсторонних соглашений при осуществлении международных автомобильных перевозок.*
- 3. Транспортно-экспедиторское обслуживание в развитии международных автомобильных перевозок.*

ГЛАВА 5. ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

5.1. Общий обзор транспортных услуг на мировом рынке

При осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает перемещение предмета транспортной операции между двумя и более странами.

Транспортные услуги различаются в зависимости от:

- вида транспорта: водный (морской и речной); наземный (железнодорожный и автомобильный); воздушный (авиационный); трубопроводный; смешанный;
- предмета транспортной операции (груз, пассажир, багаж);
- транспортной характеристики товара: сухой (навалочные (уголь, руда), насыпные (зерно, цемент, фосфаты), генеральные, штучные); наливной (нефть и продукты её переработки, растительные масла, вино и др.);
- периодичности перевозки (регулярные и нерегулярные);
- порядка прохождения границы (перегрузочные и бесперегрузочные);
- вида транспортно-технологической системы (контейнерная, паромная, лихтерная и др.);
- вида сообщения (прямое, не прямое и др.).

Обычно процесс доставки товара в международной торговле включает: его перевозку от внутреннего пункта производства до пограничного пункта (международную транзитную или морскую перевозку от пункта страны-экспортёра до пограничного пункта (порта) страны-импортера (если между данными странами не установлена общая сухопутная граница); транспортировку от пограничного пункта страны-импортера до внутреннего пункта потребления товара.

Транспортные операции считаются международными, если они связаны с перемещением внешнеторговых грузов на внешних относительно страны-продавца и страны-покупателя участках маршрута перевозки.

Международные транспортные услуги, являясь специфическим товаром, продаются и покупаются на международных

транспортных рынках, которые различаются в зависимости от видов транспорта, географических районов перевозки и видов перевозимых грузов.

В более широком значении международные транспортные услуги включают помимо непосредственно перевозочной деятельности различные сопутствующие операции: доставка груза от склада отправителя до ближайшего грузового терминала, его погрузка, на магистральные транспортные средства, перегрузка на другие виды транспорта в промежуточных пунктах, выгрузка в пункте назначения, временное хранение груза в промежуточных пунктах и переоформление перевозочных документов.

Расходы, связанные с выполнением сопутствующих транспортных операций и затраты по перевозке груза магистральными видами транспорта образуют полные транспортные расходы грузовладельца.

Таким образом, в международном транспортном процессе помимо грузовладельцев и перевозчиков участвуют различные хозяйствующие субъекты, включая операторов грузовых терминалов (стивидоров) в портах и на станциях. При международных перевозках, особенно готовой продукции и полуфабрикатов, груз многократно последовательно переходит от перевозчиков к операторам терминалов, от них снова к перевозчикам и т.д. Одновременно изменяются и субъекты ответственности за груз.

Для защиты своих коммерческих интересов во всех географических пунктах, где осуществляются операции с его грузами, грузовладельцы прибегают к услугам посредников-экспедиторов (в некоторых странах их называют фраховыми агентами и др.).

По договору экспедиции грузовладелец поручает экспедитору выполнение точно оговоренных операций с его грузами, например погрузку и выгрузку, хранение груза, оформление грузовых документов. Грузовладелец может доверить экспедитору заключение от его имени и по его поручению договоров с перевозчиками; выполнение расчетов по фрахту с перевозчиками и за стивидорские работы с операторами терминалов; выступление в судах и арбитражах на стороне грузовладельца. Экспедитор по законам многих стран является комиссионером.

Развитая сеть посреднических организаций в большинстве стран мира позволяет грузовладельцам заключать договоры непосредственно с экспедиторскими фирмами в каждом из интересующих их пунктов или договор с одним генеральным экспедитором, которому поручается организовать перевозку в целом. Генеральный экспедитор заключает от имени грузовладельца договоры с перевозчиками разных видов транспорта и с экспедиторскими организациями в пунктах прохождения грузов.

5.2. Морской транспорт

Морской транспорт считается наиболее универсальным видом транспорта, который специализируется на обслуживании международной торговли. В системе морского торгового судоходства зародились и получили развитие основные правовые институты и организационные формы международных перевозок грузов и пассажиров. Система экономических и правовых отношений между участниками процессов перевозки на других видах транспорта развивались в той или иной степени под влиянием международной практики морского торгового судоходства. В таблице № 1 представлены данные о тоннаже мирового торгового флота в 1991 г.

5.2.1. Морские перевозки

Морские перевозки осуществляются различными типами судов которые подразделяются на:

1. грузовые суда, к которым относятся:

а) суда универсального назначения, предназначенные для перевозки генеральных и насыпных грузов;

б) ролкеры с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, используемые для перевозки колесной и гусеничной техники, а также контейнеров и др.;

в) контейнеровозы, применяемые для перевозки генеральных грузов в контейнерах между оборудованными терминалами на регулярных линиях с мощными и устойчивыми потоками;

г) лихтеровозы, предназначенные для перевозки грузов в смешанном морском и речном сообщениях;

- д) лесовозы;
- е) паромы, используемые для перевозки грузов в железнодорожных вагонах на линиях сравнительно небольшой протяженности, характеризующихся устойчивым грузопотоком и высокой частотой отправки;
- ж) суда для перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов к местам строительства объектов;
- з) балкеры, предназначенные для перевозки навалочных и насыпных грузов;
- и) рефрижераторные суда;

Таблица № 1

Тоннаж мирового торгового флота в 1991 г.*

№	Флаг	Тоннаж, тыс.т.	Доля мирового торгового флота, %
	<i>Весь мир</i>	436027	100,0
1.	Либерия	52427	12,0
2.	Панама	44949	10,3
3.	Япония	26407	6,1
4.	Быв. СССР	26405	6,1
5.	Норвегия	23586	5,4
6.	Греция	22753	5,2
7.	Кипр	20298	4,7
8.	США	20291	4,6
9.	Багамские острова	17541	4,0
10.	Китай	14299	3,3
	<i>Страны с 1 по 10</i>	268956	61,7
11.	Филиппины	8626	2,0
12.	Сингапур	8488	1,9
13.	Италия	8122	1,9
14.	Республика Корея	7821	1,8
15.	Мальта	6916	1,6
16.	Великобритания	6611	1,5
17.	Индия	6517	1,5
18.	Германия	5971	1,4
19.	Бразилия	5883	1,3

20.	Гонгконг	5876	1,3
21.	Дания	5757	1,3
	Страны с 11 по 21	76588	17,5
	Страны с 1 по 21	345544	79,2
22.	Иран	4583	1,1
23.	Турция	4107	0,9
24.	Франция	3988	0,9
25.	Нидерланды	3872	0,9
26.	Румыния	3828	0,9
27.	Испания	3617	0,8
28.	Польша	3348	0,8
29.	Югославия	3293	0,8
30.	Швеция	3174	0,7
31.	Индонезия	2337	0,5
32.	Малайзия	1755	0,4
33.	Австралия	1709	0,4
34.	Аргентина	1709	0,4
35.	Кувейт	373	0,3
36.	Бельгия	1367	0,3
37.	Саудовская Аравия	1321	0,3
38.	Египет	1257	0,3
39.	Мексика	1196	0,3
40.	Финляндия	1053	0,2
41.	Мьянма	1046	0,2
	Страны с 22 по 41	49933	11,4
	Страны с 1 по 41	395477	90,7
	Прочие страны	40550	9,3

**Составлена на основе данных United Nations, Statistical Yearbook 1990/91.-New York, 1993. P. 681-691.*

к) танкеры, применяемые для перевозки нефти и других жидкостей химических грузов;

л) нефтебалкеры – комбинированные суда, предназначенные для перевозки навалочных, насыпных и жидких грузов;

2. *пассажирские суда;*

3. *ледокольные суда;*

4. *гидрографические суда;*
5. *аварийно-спасательные (буксиры-спасатели, плавучие краны и др.);*
6. *служебно-вспомогательные (буксиры, бункеровщики, лоцманские суда и др.).*

В международном судоходстве сложились две формы организации перевозок: линейная (регулярная) и трамповая (нерегулярная).

Международное *линейное судоходство* организуется морскими перевозчиками на устойчивых географических направлениях международной торговли. Особенности линейного судоходства являются закрепление судов на данном направлении и их регулярные заходы в определенные порты по заранее объявленному расписанию. Перевозки оплачиваются грузоотправителями по ставкам тарифа, устанавливаемым перевозчиками. Линейные тарифы публикуются в периодической специализированной печати и обычно стабильны в течение длительного времени. Эти тарифы регулируются линейными конференциями, представляющими собой объединения судовладельцев, монополизировавших перевозки грузов на конкретных направлениях. Остальные судовладельцы, эксплуатирующие суда на контролируемых конференциями линиях (аутсайдеры), обычно применяют более низкие тарифы.

Основным документом при оформлении перевозки груза в международном линейном судоходстве является коносамент.

Коносамент (bill of lading) - это документ, подтверждающий принятие товара для морской (или речной) перевозки и обязывающий перевозчика выдать товар законному владельцу.

Коносамент является:

- распиской, подтверждающей принятие к перевозке товара, обозначенного на лицевой стороне этого документа;
- контрактом на перевозку товара на оговоренных в нем условиях;
- товарораспорядительным документом.

Существует несколько видов коносамента:

коносамент на предъявителя (bearer), который предоставляет право каждому, кто является его владельцем, распоряжаться товаром. Применяется крайне редко, поскольку не может гарантировать получение товара именно тем лицом, которому он действительно предназначен;

именной коносамент (straight), выписываемый на конкретного получателя товара. Передача владения товаром другому лицу может производиться только посредством специально оформленного заявления о переуступке (цессии);

ордерный коносамент (to order), согласно которому перевозчик должен доставить товар по указанию обозначенной стороны. Этот коносамент может передаваться получателем третьему лицу посредством индоссамента, т.е. передаточной надписи на этом документе. Индоссамент может быть именованным и на предъявителя (in blanco).

Различают также **бортовой коносамент**, оформляемый на погруженный на борт судна груз, и **коносамент на груз, принятый к отправке**, который применяется в случае, если товар сдан на склад для последующей погрузки. В ряде случаев после погрузки он заменяется на бортовой коносамент.

При необходимости выдачи грузополучателю части груза, оформленного коносаментом, могут быть выписаны так называемые **долевые коносаменты** – деливери-ордера (delivery order), представляющие собой фактически не коносамент, а распоряжение получателя капитану о выдаче части груза после предъявления оригинала коносамента на всю грузовую партию.

Иногда применяется **сквозной коносамент** – документ, на основе которого груз транспортируется из порта погрузки в порт назначения двумя и более судоходными линиями, действующими в соответствии с соглашением.

Выделяют также чистый и нечистый коносамент. Коносамент называют «**чистыми**» (clean), если перевозчик не сделал в нем замечаний относительно состояния перевозимого товара, и «**нечистым**» (fou), если в нем сделаны соответствующие оговорки.

В отличие от линейного в **трамповом судоходстве** суда эксплуатируются на нерегулярной основе. Они не закрепляются за определенными направлениями, а свободно перемещаются из

одной секции фрахтового рынка в другую в зависимости от спроса на тоннаж и от предложения грузов.

В торговом мореплавании применяются следующие виды фрахтования судов:

фрахтование на условиях рейсового чартера (voyage charter), который подразделяется на:

а) фрахтование на один рейс (single voyage), т.е. договор, по которому судовладелец за определенную плату (фрахт) обязуется перевезти обусловленный груз из одного или нескольких портов отправления в один или несколько портов назначения;

б) фрахтование на последовательные рейсы (consecutive voyages), т.е. договор о перевозках большого количества однородного груза в одном и том же направлении на одном и том же судне;

в) фрахтование по генеральному контракту (general contract), т.е. договор, по которому судовладелец обязуется в течении определенного периода перевезти определенное количество груза;

фрахтование на условиях тайм-чартера (time-charter), которое в зависимости от способа определения, продолжительности аренды судна подразделяется на обычный тайм-чартер и круговые рейсы;

фрахтование на условиях бербоут-чартера (bare boat charter), или **димайз-чартера** (demise-charter), т.е. аренда судна без экипажа.

Договор морской перевозки (договор фрахтования судна) в трамповом судоходстве, заключаемый между морским перевозчиком (фрахтовщиком) и грузоотправителем или грузополучателем (фрахтователем), имеет форму чартера. В большинстве случаев он заключается при помощи посредника или фрахтового брокера.

В любом чартере содержатся обязательные условия, относящиеся к судну, грузу, фрахту, порядку оплаты стивидорных работ и др.

Ниже приведены основные статьи чартера.

1. Место и время заключения.

2. Наименование сторон - фрахователя и фраховщика (перевозчика) с указанием их местонахождения.

3. Название и характеристика зафрахтованного судна: флаг, класс, год постройки, грузовая характеристика судна. Флаг имеет значение в случае бойкота, запрета на заход в порты. Класс влияет на размер страховой премии.

4. Мореходность судна, которая заключается в его способности противостоять обычным опасностям рейса и доставить груз получателю в сохранном состоянии.

5. Наименование и количество груза. Иногда используют и собирательные названия, например «любые законные грузы» и т.д. Если фрахователь не обеспечил требуемое количество груза, то за недогруз он обязан уплатить «мертвый фрахт», а случае недогруза против заявленного и имеющегося количества фрахователь имеет право требовать возмещения убытков.

6. Место погрузки и выгрузки. Иногда указываются не только порты, но и причалы, места якорных стоянок, а иногда, - только участки побережья (рэндж).

7. Позиция судна, т.е. начальная дата – лейдейс (laydays) и конечная дата – канселлинг (cancelling days). Ранее начальной даты фрахователь не обязан принимать судно под погрузку, а в случае прибытия судна после конечной даты фрахователь имеет право расторгнуть (канселлировать) чартер.

8. Информация о прибытии судна.

9. Распределение расходов по погрузке и разгрузке.

10. Сталийное время, т.е. срок для выполнения погрузо-разгрузочных работ, определяемый условиями чартера или обычаями портов.

11. Демередж (шраф, который оплачивает фрахователь за задержку судна сверх сталийного времени); диспач (премия фрахователю за сокращение сталийного времени (половина демереджа)).

12. Фрахт и его оплата. Ставки фрахта устанавливаются за единицу измерения количества груза (тонна, штука и т.п.). Иногда единица измерения количества груза и единица, взятая за основу расчета по фрахту, могут не совпадать. Фрахт может

также устанавливаться на основе люмпсум, т.е. как общая сумма, заранее обусловленная в чартере.

Расчеты по фрахту между судовладельцем и фрахтователем производятся как по количеству груза, сданному на месте назначения, так и по погруженному (коносаментному).

Время и место оплаты также могут быть разными (при подписании коносамента в порту отправления, после прибытия судна в порт назначения, по окончании выгрузки и после окончательной проверки веса).

13. Ледовая оговорка. Предусматривает условия освобождения судна от выполнения договора при возникновении ледовой обстановки.

14. Оговорка о забастовке.

15. Военная оговорка.

16. Оговорка об общей аварии и другие условия.

В начале 20-х годов конкуренция на фрахтовом рынке привела к широкому распространению регистрации судов под «удобными», или «дешевыми», флагами вследствие:

– низких издержек при эксплуатации транспортного флота в результате снижения зарплаты плавсостава и уменьшения его численности по сравнению с нормами, установленными законодательствами других стран;

– освобождения от уплаты налогов на прибыль.

5.2.2. Регулирование международных морских перевозок

Основным международным соглашением, определяющим взаимоотношения участников договора морской перевозки и правовой статус коносамента, является Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (1924 г.).

Брюссельским протоколом 1968 г. в эту Конвенцию были внесены некоторые изменения. Особое внимание в этой Конвенции уделено вопросу об ответственности морского перевозчика за груз.

Морские перевозки пассажиров и багажа регулируются Афинской конвенцией о морских перевозках пассажиров, их багажа, транспортных средств и ручной клади.

5.3. Воздушный транспорт

По данным Международной организации гражданской авиации (ИКАО), на долю международного воздушного транспорта приходится более 54 % от общего объема всех регулярных авиационных перевозок в мире. За 80-е гг. эта доля увеличилась более чем на 8 % (таблица № 2.)

Таблица № 2

Данные о международных полетах гражданской авиации*

	1990 г.	1991 г.
Притяженность полетов, млн.км	5779	5832
Перевезено пассажиров, тыс.чел.	275897	262387
Перевезено пассажиров, пассажиро-км.	875625	844143
Грузовые перевозки, тонно-км	45956	46074
Почтовые перевозки, тонно-км.	2162	2194
Всего перевезено, тонно-км	128729	126393

*Составлено на основе данных *United Nations, Statistical Yearbook, 1990/91.-New York, 1993*

Международным полетом считается всякий полет, при котором воздушное судно пересекает государственные границы двух стран. **Международной воздушной перевозкой** называется всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения от того, имелась ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены:

- на территории двух государств;
- На территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Международная воздушная перевозка может быть:

- коммерческой (осуществляемой гражданскими воздушными судами за плату) и некоммерческой (бесплатной).

При международном воздушном сообщении могут перевозиться пассажиры, багаж, груз и почта. Перевозка пассажиров, багажа и груза регулируется двусторонними и многосторонними соглашениями, а также Конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок

(Варшавская конвенция 1929 г.). Международная воздушная перевозка почты осуществляется с соблюдением правил международных почтовых отношений.

Полеты на международных воздушных линиях по форме их выполнения можно классифицировать:

– на регулярные (выполняемые в соответствии с условиями соглашений о воздушном сообщении между государствами);

– на регулярные (выполняемые на основании специальных разрешений на разовые полеты): дополнительные, специальные, чартерные.

Регулярные рейсы – это рейсы, выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием по договорным авиалиниям. В расписании указаны: маршрут полета, промежуточные пункты посадок, время вылета и прилета в каждый пункт маршрута, частота движения и тип самолета. Изменение этих условий выполнения регулярных рейсов может быть произведено только при взаимном согласии договаривающихся государств.

Регулярные авиаперевозки оплачиваются по **международным авиационным тарифам**, опубликованным и неопубликованным.

Опубликованные (сквозные) тарифы – это тарифы и сборы от аэропорта отправления до аэропорта назначения, помещенные в тарифных справочниках. Если между двумя пунктами имеется опубликованный (сквозной) тариф, то перевозка должна осуществляться только по этому тарифу.

Неопубликованные тарифы – это тарифы, которые при отсутствии опубликованного (сквозного) тарифа между данными пунктами образуются двумя способами:

а) путем прибавления к опубликованному (сквозному) тарифу дополнительной суммы, так называемой суммы «эд-он». Суммы пропорциональных тарифов «эд-он» публикуется на «оранжевых страницах» справочников АРТ и АСТ;

б) при отсутствии пропорционального тарифа – путем сложения участковых тарифов отдельных сквозных участков перевозки с соблюдением соответствующих правил построения тарифов.

Большинство тарифов не опубликовано, их нет в тарифных справочниках и других официальных тарифных изданиях. Кроме того, каждая авиакомпания разрабатывает свои неофициальные тарифы, которые в основном являются закрытыми и составляют коммерческую тайну авиакомпании.

Регулированием международных авиационных тарифов занимается Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Официальные международные авиатарифы опубликованы в справочниках *Air Pussenger Tariff* (АРТ) и *Air Cargo Tariff* (АСТ).

В справочнике по пассажирским тарифам АРТ опубликованы все официальные международные пассажирские авиатарифы, а также правила которые регулируют построение и применение тарифов, скидок, сборов и маршрутов перевозки.

Тарифы и сборы, содержащиеся в этом справочнике, а также экскурсионные тарифы, включая инклюзив-тур (АРТ-ИТ), указаны в расчете на одного пассажира и применимы к воздушной перевозке по маршрутам, указанным в справочнике, от аэропорта отправления до аэропорта назначения. Кроме того, они включают тарифы сборов, взимаемых правительственными органами.

В справочнике по авиационным грузовым тарифам АСТ опубликованы все правила построения и применения грузовых тарифов на мировых авиалиниях. Помимо этого в разделе «Правила по странам» указаны особенности грузовых перевозок в каждой стране мира.

Грузовые тарифы, указанные в справочнике, применяются только для перевозок от пункта отправления до пункта назначения и не включают сборы за доставку грузов в аэропорт отправления, хранение грузов, их страхование, выполнение таможенных формальностей и т.д.

Как правило, международные авиатарифы устанавливаются на двусторонней основе путем соглашений между авиакомпаниями, эксплуатирующими одни и те же авиалинии. Но по одному и тому же маршруту осуществляют перевозки многие авиакомпании. Кроме того, тарифы, установленные между теми или иными пунктами, затрагивают интересы авиакомпаний, выпол-

няющих полеты на смежных авиалиниях. Поэтому международные тарифы выходят за пределы двусторонних соглашений между авиакомпаниями и образуют сложную систему, включающую различные виды тарифов для перевозки между двумя пунктами и более.

На систему международных авиатарифов влияет также целый ряд факторов: расстояние между пунктами, спрос на перевозки, тарифы, предлагаемые другими видами транспорта, наличие чартерных перевозок, несбалансированность авиаперевозок по направлениям, различные интересы перевозчиков, агентов, отправителей и пассажиров.

Все эти факторы учитываются ИАТА при разработке системы международных авиатарифов. Система тарифов и правила их построения и применения разрабатываются авиакомпаниями - членами ИАТА на конференциях по воздушным перевозкам, которые проводятся, как правило, один раз в два года.

Международные авиационные тарифы могут быть подразделены на:

- пассажирские;
- багажные;
- грузовые.

Пассажирские тарифы классифицируются на нормальные (сквозные и пропорциональные) и специальные.

Сквозные тарифы - это опубликованные тарифы от пункта отправления до пункта назначения, которые различаются по классу предоставляемого обслуживания, сезонности перевозки и виду оформления перевозки.

В зависимости от класса обслуживания пассажирские тарифы подразделяются на тарифы экономического (туристического) класса и тарифы первого класса.

Термин «экономический класс» применяется во всем мире для обозначения более низкого класса обслуживания. Иногда для обозначения этого же понятия может применяться термин «туристический класс».

Термин «первый класс» используется для обозначения наиболее высокого класса обслуживания. Тариф первого класса, как правило, в 1,5–2 раза выше тарифа экономического класса.

Перевозка по тарифу первого класса предоставляет пассажиру некоторые льготы в обслуживании на земле и на борту в частности бесплатная перевозка 30 кг-багажа вместо 20 кг по экономическому классу, бесплатные алкогольные напитки, более широкий ассортимент блюд на борту, повышенный комфорт в салоне самолета.

Промежуточный класс обслуживания между первым и экономическим классами называется бизнес-классом. Бизнес-класс предполагает улучшенное обслуживание пассажиров, которые платят по полному тарифу экономического класса.

По сезонности перевозки тарифы подразделяются:

на высший (летний тариф – пик-сезон), на низший (зимний тариф – вне сезона), на тариф промежуточного сезона (шоулдер-сезон). По виду оформления перевозки тарифы подразделяются: на перевозку в одну сторону («туда»), на перевозку «туда и обратно», на перевозку по круговому маршруту.

К классификации тарифов по виду оформления перевозки могут быть отнесены и каботажные тарифы (перевозка по территории одного и того же государства). Как правило, они могут применяться только перевозчиками данной страны. Другие перевозчики могут использовать эти тарифы только по специальному разрешению уполномоченного перевозчика или правительственных органов. При отсутствии такого разрешения каботажные тарифы, указанные в справочниках, могут использоваться только для информации.

Если нет сквозного опубликованного тарифа между, какими-нибудь пунктами по требуемому маршруту, применяются **пропорциональные тарифы (суммы «эд-он»)**.

К **специальным тарифам** относятся различные экскурсионные и льготные тарифы.

Особенностью всех специальных тарифов является то, что их применение ограничено определенными условиями, и то, что перевозка с применением этих тарифов может быть продана не широкой публике, а только определенной категории пассажиров.

Экскурсионные тарифы применяются, как правило, для перевозки туристических групп. Применение этих тарифов регу-

лируется особыми правилами и определенным сроком, до и после которого они являются недействительными.

Стоимость перевозки по этим тарифам зависит от сезона, в котором они применяются: пик-сезон, шоулдер-сезон или вне сезона. Экскурсионные тарифы опубликованы в специальном разделе справочника АРТ.

Наибольшее распространение среди экскурсионных тарифов получили тарифы инклюзив-тур, особенностью которых является то, что перевозка оплачивается в оба конца вместе с услугами за экскурсионное обслуживание, а также то, что этот тариф, как правило, объявляется только для агентов туристических фирм. Пассажир оплачивает стоимость всего тура, включая воздушную перевозку и наземное обслуживание.

К льготным тарифам относятся как тарифы со скидками с основных нормальных тарифов, так и специально установленные льготные тарифы для различной категории пассажиров (дети, семьи, студенты, экипажи морских судов, тур агенты и др.)

Специальные пассажирские тарифы носят ярко выраженный зональный характер, имеют ограничения по сроку действия, периоду их применения и зависят от количества пассажиров в группах и условий перевозки.

Наиболее дешевыми пассажирскими тарифами являются блокчартерные тарифы, которые применяются для реализации свободной емкости самолетов на регулярных рейсах, как правило, в осенне-зимний период. Для этой цели на самолете устанавливается определенное количество мест, которые продаются по чартерной цене.

Особенность блокчартерных тарифов состоит в том, что они являются полуофициальными, устанавливаются в зависимости от конъюнктуры данного рынка и ежегодно пересматриваются. Они никому не объявляются, а предоставляются тур фирмам конфиденциально в зависимости от количества пассажиров, которое тур фирма или организация «предлагают к перевозке по данному тарифу».

Багажный тариф – норма бесплатно провоза багажа, как зарегистрированного, так и незарегистрированного, которая определяется классом обслуживания. Для первого класса она

составляет 30 кг., для экономического класса - 20 кг. В зависимости от класса обслуживания эта норма распространяется на всех пассажиров, имеющих билет с оплатой не менее 50% тарифа.

Багаж, перевозимый сверх нормы бесплатного провоза, подлежит оплате пассажиром. Багажный тариф за 1 кг определяется как 1% от применяемого на данном маршруте прямого нормального сквозного тарифа первого класса в одном направлении независимо от класса, которым следует пассажир.

Существуют также специальные багажные тарифы на отдельные категории багажа (спортивное снаряжение, дипломатический багаж и др.).

Грузовые тарифы на международных воздушных линиях разделяются на три вида:

- основные: нормальные (до 45 кг), количественные (более 45 кг), минимальный сбор;
- классовые;
- специальные.

Основные тарифы – это стандартные тарифы, установленные для оплаты за провоз 1 кг груза от пункта отправления до пункта назначения. Они являются наиболее распространенными при перевозке всех видов груза, за исключением некоторых случаев, когда применяются льготные специальные и классовые тарифы.

Нормальные тарифы являются базовыми для определения скидок или доплат при образовании классовых, количественных и специальных тарифов. Их преимуществом является простота использования.

Количественные тарифы в основном применяются авиакомпаниями, эксплуатирующими самолеты большой вместимости. Они предусматривают скидку по дополнительным весовым категориям. Например, для весовой категории 45 кг предоставляется скидка от нормального тарифа в размере 25%. Число весовых категорий различно в разных зонах перевозки. Для Европы установлена только одна весовая категория – 45 кг, а на маршрутах в направлении Северной Америки допускаются весовые

категории 100, 300, 500 кг, по которым предоставляются скидки в размере 50, 60 и 70% соответственно от нормального тарифа.

Минимальный сбор представляет собой минимальную оплату за отправку груза, взимаемую за одну отправку в том случае, если оплата за перевозку по нормальному грузовому тарифу окажется ниже минимального сбора. Уровень минимального сбора на разных маршрутах отличается. Во многих случаях он равняется стоимости перевозки по нормальному тарифу груза весом 5 кг. Минимальный сбор указывается в тарифных справочниках с обозначением «М».

Классовые тарифы применяются для перевозки грузов определенного класса. Они выражаются в определенном проценте к нормальному грузовому тарифу до 45 кг. Классовые тарифы устанавливаются на виды груза, требующие особых условий для перевозки: живые животные; клетки для животных; ценный груз; человеческие останки в гробу; несопровождаемый багаж; печатная продукция и др.

Классовые тарифы исчисляются на основе нормального сквозного тарифа до 45 кг, который умножается на соответствующую процентную надбавку, затем округленный результат умножается на вес отправки.

Процентная надбавка зависит от класса груза и зоны перевозки и составляет от 150 до 300% от нормального грузового тарифа до 45 кг. Например, за перевозку ценных грузов (золота, платины, драгоценных камней, банкнот, ценных бумаг и т. д.) взимается плата в размере 200% от нормального грузового тарифа до 45 кг для всех зон ассоциации.

Специальные тарифы (корейты) — это льготные грузовые тарифы со скидкой. Они применяются для перевозки определенных категорий грузов от/до определенных пунктов только в одном направлении. Корейты имеют преимущество по сравнению со всеми другими тарифами. Они публикуются вместе с основными грузовыми тарифами на «желтых страницах» справочника АСТ и имеют кодовые цифровые обозначения, определяющие характер груза. Кодовый номер корейта состоит из четырехзначного числа рядом с наименованием груза, например: корейт 4499 – машины и части, 0007 – овощи и фрукты и т. д.

Скидки, предусматриваемые при использовании корейта, различаются в зависимости от зоны применения. Так, в Европе они составляют от 40 до 70% от нормального тарифа до 45 кг, а при североатлантических перевозках – до 90%.

Применение специальных грузовых тарифов согласовывается между авиакомпаниями, совместно эксплуатирующими данную авиалинию. Все предложения об установлении корейта направляются в комитет ИАТА по корейтам, который рассматривает эти предложения на своих совещаниях по корейтам три раза в год.

Специальные службы маркетинга авиакомпаний следят за состоянием мировых авиационных тарифов и выдают рекомендации по их применению коммерческими директорами и своим представительством за границей. На основе этих рекомендаций вырабатывается тарифная политика, направленная на обеспечение загрузки и рентабельности международных авиалиний. Разрабатываются также практические рекомендации по построению и применению всех видов пассажирских и грузовых авиа-тарифов, особенно специальных и льготных с целью увеличения загрузки на рейсах авиакомпаний прежде всего во внесезонные периоды, когда наблюдается спад в перевозках.

Так, специальные грузовые тарифы (корейты) используются для привлечения дополнительных грузовых перевозок, которые без их применения были бы неосуществимы, а также для привлечения дополнительных категорий грузов. Поскольку, как уже отмечалось, корейты устанавливаются для определенного рода грузов между определенными пунктами, они в основном активизируют дополнительный спрос. В этом заключается их эластичность по сравнению с другими видами тарифов.

Важной особенностью специальных грузовых тарифов является то, что их можно устанавливать в любое время года и на любой период, не дожидаясь решений конференции ИАТА, поэтому их применение способствует обеспечению дополнительной загрузки.

Применение скидок с грузовых тарифов также является одним из инструментов влияния на рынок. Размер скидок устанавливается в зависимости от зон ИАТА, например в Европе они

составляют от 40 до 70% от нормального тарифа. Их размер зависит от таких факторов, как характер и ценность груза, потенциальные возможности спроса на перевозки, размер отдельных отправок, стоимость обработки, степень воздействия на соотношение доходов и расходов по перевозке. Во внимание принимаются также провозная способность самолетов, эксплуатируемых на данной авиалинии, и ожидаемый поток грузов, который может иметь место в случае установления льготных тарифов.

Нерегулярные авиаперевозки выполняются на основании разрешений на разовые полеты и подразделяются на дополнительные, специальные и чартерные.

Дополнительные рейсы – это рейсы, выполняемые по тем же авиалиниям, что и регулярные, но по особому расписанию. Дополнительный рейс может быть выполнен с согласия партнера, при условии, что коммерческая перевозка не может быть осуществлена регулярными рейсами. Дополнительный рейс, как правило, выполняются в тот же день, что и регулярный, но в любом случае не позже и не раньше, чем за 24 ч от времени, выполнения регулярного рейса, указанного в расписании полетов.

Специальные рейсы – это рейсы, выполняемые со специальным заданием как по маршруту регулярных рейсов, так и по особому маршруту. Как правило, разрешение на выполнение специальных рейсов запрашивается по дипломатическим каналам.

Чартерные рейсы – это рейсы, выполняемые в соответствии со специальным контрактом между перевозчиком и заказчиком.

В настоящее время нерегулярные перевозки составляют около 18% от общего объема международных перевозок. Общий объем международных нерегулярных перевозок во всем мире складывается из объема, выполненного чартерными перевозчиками, и объема, выполненного регулярными перевозчиками. Как и регулярные, международные нерегулярные перевозки подразделяются на пассажирские и грузовые, почтовые.

Самым крупным в мире является международный рынок нерегулярных (чартерных) перевозок, осуществляющий перевозки между 22 западноевропейскими государствами, входящими в Европейскую конференцию гражданской авиации (ЕКАК). В этом случае объем нерегулярных перевозок соизмерим с объе-

мом регулярных перевозок. Чартерные перевозки в Европе выполняются на большие расстояния, чем регулярные перевозки, поэтому объем чартерных перевозок в пассажиро-километрах составляет около 60% от общего объема пассажирских авиаперевозок в Западной Европе. Вторым по емкости после Западной Европы считается международный рынок чартерных перевозок через Северную Атлантику.

Нерегулярные перевозки осуществляются как специализированными чартерными авиакомпаниями, так и регулярными авиакомпаниями.

Все чартерные рейсы выполняются на основе особого договора (контракта) между заказчиком и перевозчиком. Как правило, заказчик покупает всю вместимость самолета на определенных участках перевозки и на определенных условиях. Он имеет право использовать вместимость зафрахтованного самолета по своему усмотрению. Применяются заказы на выполнение чартерных перевозок как на отдельные рейсы, так и на серию рейсов для целевой перевозки, например для перевозки между пунктами, не связанными между собой регулярными авиалиниями.

По методу организации авиачартерные перевозки классифицируются по следующим видам.

Закрытый чартер – некоммерческая перевозка, заказчиком которой является, как правило, какая-либо организация для доставки, своих работников к месту работы, деловой встречи или отдыха. Заказчик непосредственно, входит в контакт с авиакомпанией, и поездка организуется по ценам, согласованным между ними. Удельный вес такого типа чартерных перевозок в настоящее время сокращается.

Эфинити-чартер – полукоммерческая (полузакрытая) целевая поездка, организуемая для своих членов клубами или ассоциациями, объединяющими лиц одной профессии или определенной общности интересов (спортивные клубы, союзы ветеранов и т.д.). Руководство клуба или ассоциации самостоятельно или через туристическую фирму заключает договор с авиакомпанией, выступая в качестве юридического лица с финансо-

вой ответственностью и обязательством соблюдать правила, установленные ИАТА для комплектования групп пассажиров.

Инклюзив-тур-чартер – коммерческая туристическая перевозка (чартерная перевозка по инклюзив-туру), стоимость которой включает оплату перевозки «туда и обратно» и стоимость экскурсионного и бытового обслуживания во время тура. Особенностью инклюзив-тур-чартера является то, что арендуется весь самолет и одновременно с перевозкой обязательно оплачивается наземное обслуживание в течение определенного срока, обычно не менее 7–14 дней между отправлением и возвращением.

При **блок-чартерной перевозке** арендуется не весь самолет, а только его определенная часть – установленный блок мест (обычно 30–40 мест). Как правило, продается блок-места на самолет, выполняющий регулярный рейс, но чартерная цена каждого места в этом случае значительно ниже минимального опубликованного тарифа. Блок мест на каждом рейсе и цена одного кресла оговариваются конфиденциально между перевозчиком и турфирмой. Турфирма оплачивает блок мест, полностью независимо от того, будет ли он использован весь или нет. Блок-чартерные перевозки организуются в основном в несезонное время (осенне-зимний период) с целью обеспечения дополнительной загрузки на рейсовые самолеты.

Прорейсовый чартер, или сплит-чартер – вид чартера, при котором перевозка осуществляется поэтапно. На первом участке полета перевозка осуществляется на рейсовых самолетах в соответствии с правилами ИАТА, на втором или последующем участке – начинается собственно чартерная перевозка на условиях блок-чартера или инклюзив-тур-чартера. При сплит-чартере разрешается комбинировать разные группы пассажиров, причем конечный пункт их маршрута может быть различным.

С точки зрения использования самолетов авиачартерные перевозки можно разделить на три вида:

1) **разовая перевозка «туда и обратно»** – вид чартерной перевозки, при которой турфирма или организация арендуют самолет для перевозки одной или нескольких групп пассажиров, родственных по виду занятий или интересов, в определенное время. В этом случае при промежутке между чартерными рей-

сами авиакомпания, сдающая самолет в аренду, может использовать этот самолет для своих нужд;

2) **тайм-чартер** – вид операции, при которой самолет арендуется на определенный период, поступая в полное распоряжение арендатора. В этом случае организация, заключая договор с перевозчиком, оплачивает полностью все то время, в течение которого самолет будет находиться в ее распоряжении, исходя из норм летных часов, стоимости летного часа и часа простоя самолета. В настоящее время тайм-чартерные операции получают все большее распространение в массовом туризме, поскольку при их проведении удовлетворяются как требования перевозчиков, которым необязательно использовать самолет в промежутке между отдельными рейсами и предоставляется гарантированная оплата самолета, так и требования арендаторов, которые стремятся к наиболее экономичному использованию самолетов.

3) **чартерная цепочка** – вид целевой перевозки большого количества пассажиров в пункт назначения и обратно; при этом полеты совершаются по челночной схеме. Тур фирма-заказчик, как правило, одну из своих групп туристов отправляет заранее в пункт, где проводится тур, чтобы к моменту начала чартерной цепочки тур этой группы закончился и ее можно было бы перевозить чартерным рейсом в обратном направлении. При чартерной цепочке сокращается число холостых прогонов и повышается экономическая эффективность , перевозки.

Чартерные полеты практически создают новый рынок авиафраховых перевозок для пассажиров с ограниченными доходами.

Чартерного тарифа в буквальном смысле этого слова не существует. Заказчику объявляется чартерная цена самолета для перевозки на определенное время. Чартерная цена самолета рассчитывается исходя из себестоимости летного часа данного типа самолета. В некоторых западных авиакомпаниях за основу берется себестоимость 1 км (мили) полета. Помимо себестоимости летного часа или мили при определении чартерной цены полета учитываются и существующие нормальные льготные тарифы, маршруты перевозки, избранные заказчиком, срочность перевозки, а также сезон и время суток, условия эксплуатации

регулярных авиалиний, если они имеются в данном районе, конъюнктура пассажирского рынка страны, из которой поступила заявка, и возможность конкуренции со стороны других авиакомпаний. Исходя из всех этих факторов устанавливаются предварительная чартерная цена самолета, которая предлагается заказчику, и стоимость одного места в чартерном самолете, которая не объявляется клиентам.

В случае продажи для чартерной перевозки не всей емкости самолета, а части мест на рейсовом самолете (блок-чартер) устанавливаются количество мест, продаваемых по чартерной цене (блок мест), и цена одного места в блоке (блок-чартерный тариф). Блок-чартерные тарифы применяются для реализации свободной емкости самолета на регулярных рейсах, особенно в несезонное время (осенне-зимний период). Блок мест устанавливается в зависимости от загруженности линии в пределах 30-40 мест на рейс.

Блок мест продается целиком независимо от того, будет ли он полностью заполнен заказчиком или останутся свободные места. Блок-чартерные тарифы являются самыми низкими тарифами. Они определяются в зависимости от конъюнктуры пассажирского рынка и, как правило, ежегодно пересматриваются. Блок-чартерные тарифы никому не объявляются: для каждой фирмы, организующей туристические перевозки, они устанавливаются конфиденциально, конкретно в каждом случае, в зависимости от количества мест, необходимых данной фирме.

Блок-чартерный тариф, как правило, устанавливается для перевозки в обоих направлениях («туда и обратно»).

Система мирового воздушного транспорта насчитывает около 600 авиатранспортных компаний.

По принадлежности авиакомпании классифицируются на государственные, частные и корпоративные.

Государственными являются авиакомпании социалистических стран, большинство авиакомпаний развивающихся стран, а также отдельные авиакомпании развитых стран, которые были основаны государством или национализированы, например: **British Airways** (Великобритания), **Air France** (Франция), **KLM** (Голландия) и др.

Некоторые авиакомпании являются межнациональными объединениями, которыми владеют совместно несколько государств, например скандинавская авиакомпания *SAS* принадлежит Швеции, Дании и Норвегии.

К *частным* авиакомпаниям относятся авиакомпании, принадлежащие одному владельцу или семье, а также незначительное число мелких авиакомпаний и так называемые компьютерные авиакомпании и авиатакси. Из крупных и средних частных авиакомпаний известна, например, *UTA* (Франция).

Корпоративными являются авиакомпании, владельцами которых формально выступают акционерные общества.

По характеру выполнения полетов авиакомпании подразделяются на внутренние, международные и смешанные.

Внутренние авиакомпании выполняют полеты только внутри своих стран.

Международные авиакомпании осуществляют перевозки только на международных воздушных линиях. Однако чисто международные авиакомпании встречаются довольно редко.

Смешанные авиакомпании выполняют как международные, так и внутренние перевозки.

По дальности и направлению полетов авиакомпании классифицируются на магистральные, региональные, местные и компьютерные.

Магистральные авиакомпании выполняют как международные, так и внутренние перевозки на расстояние 3000 км и более. К магистральным относятся, например, авиакомпании, выполняющие трансатлантические, трансазиатские, транстихоокеанские, трансамериканские, панамериканские и другие межрегиональные авиаперевозки.

Региональные авиакомпании осуществляют внутрирегиональные перевозки на расстояние не более 3000 км как внутри одной страны (например, США, Канады), так и международные. К региональным перевозкам можно отнести перевозки между Скандинавскими странами внутриевропейские, внутриафриканские перевозки т.д.

Местные авиакомпании – это, как правило, авиакомпании, выполняющие перевозки на внутренних авиалиниях протяженностью не более 1000 км.

Компьютерные, или межлинейные, авиакомпании выполняют регулярные челночные перевозки между ближайшими населенными пунктами в пределах 100–500 км. На расстояние менее 100 км полеты выполняются, как правило, только на вертолетах в труднодоступные районы, а также на специальных авиатакси. Стандартным расстоянием полетов компьютерных авиакомпаний является 175 км.

По типу основных перевозок авиакомпании подразделяются на пассажирские, грузовые и смешанные.

Пассажирские авиакомпании эксплуатируют самолеты, оборудованные для перевозки пассажиров, а также перевозят грузы и почту в специальных грузовых отсеках. Кроме того, в настоящее время все больше начинают внедряться в эксплуатацию конвертируемые самолеты, которые частично или полностью, в зависимости от потребности перевозки, могут быть быстро переоборудованы из пассажирских в грузовые, и наоборот. Поэтому большинство пассажирских авиакомпаний можно отнести к смешанному типу авиакомпаний.

Грузовые авиакомпании выполняют только грузовые перевозки на специально оборудованных самолетах. Чисто грузовыми является незначительное количество авиакомпаний (около 70).

Большинство авиакомпаний являются смешанными и выполняют все типы перевозок.

По виду операций авиакомпании классифицируются на регулярные и чартерные.

Регулярные авиакомпании выполняют полеты по установленному расписанию на строго определенных правительствами страны или межправительственными соглашениями авиалиниях. Они могут осуществлять также дополнительные, чартерные и специальные рейсы на нерегулярной основе.

Чартерные авиакомпании выполняют только нерегулярные авиафрахтовые перевозки на основе специальных контрактов между перевозчиками и заказчиками.

По величине парка самолетов и объему перевозок, а также по другим технико-экономическим показателям авиакомпании могут быть классифицированы на крупные, средние и мелкие.

Обслуживанием авиaperезовок заняты свыше 50 тысяч гражданских аэропортов.

При определении целесообразности эксплуатации той или иной международной авиалинии не маловажную роль играют сборы, которые взимаются, за посадку самолетов в различных аэропортах мира.

На конференции ИКАО по аэропортовым сборам в 1956 г. был выработан генеральный принцип, в соответствии с которым сборы должны соотноситься как с аэропортовыми расходами, так и с возможностью авиакомпаний, пользующихся аэропортами, уплатить их.

В одних аэропортах преобладающим является принцип возмещения расходов на содержание аэропорта, в других – принцип экономической возможности пользователей, аэропортов уплатить назначенные сборы (в основном в аэропортах, включенных в программу общего экономического развития ИКАО). Однако в тех аэропортах, где основным является принцип возмещения расходов, возможность пользователей уплатить установленные сборы обязательно принимается во внимание.

Одним из принципов, провозглашенных Конференцией 1956 г., является принцип соотношения стоимости предоставляемого оборудования и обслуживания в аэропорту с доходной емкостью самолета (т.е. дохода, который может получить самолет в результате посадки в аэропорту). Применение этого принципа на практике означает, что различные пользователи должны платить различную сумму. В настоящее время этот принцип получил самое широкое распространение, хотя во многих аэропортах еще применяется метод унифицированной платы.

При определении платы за посадку или взлет наиболее часто применяется метод весовой шкалы, согласно которому плата взимается в зависимости от веса самолета. В большинстве случаев за основу принимается максимальный взлетный вес, указанный в свидетельстве о летной годности воздушного судна. Однако в некоторых случаях используется посадочный вес.

В основном плата возрастает при повышении уровня весовой шкалы. В некоторых случаях она снижается с увеличением веса самолетов, и в результате за посадку более тяжелых самолетов взимается меньшая плата, чем за посадку более легких самолетов.

В ряде случаев весовая шкала остается постоянной, т.е. взимается одинаковая пропорциональная плата за посадку как более тяжелых, так и более легких самолетов.

Широко применяется переменная шкала, согласно которой до определенного веса самолета плата возрастает, затем остается постоянной, а с определенного веса – падает. При переменном соотношении платы за посадку и веса самолета часто допускаются комбинации типов весовых шкал.

В некоторых случаях плата взимается в зависимости от типа самолета и класса аэропорта. В одном или двух случаях за основу принимается тип двигателей и их мощность в лошадиных силах.

Иногда также учитывается, какие двигатели установлены на самолете – поршневого или реактивного.

Очень часто устанавливается комбинированная плата, состоящая из отдельных сборов за использование различного оборудования и услуги, которыми пользуются во время взлета и посадки. Сюда включаются управление воздушным движением и связь на подходе, при приземлении, вырубивании и взлете, а также пользование погрузочно-разгрузочными приспособлениями в течение определенного времени и профилактическое наземное обслуживание самолета. Эта плата включает также пользование аэровокзалом и его оборудованием.

В некоторых аэропортах взимается плата за стоянку самолета сверх установленной нормы, особенно в ночное время. В этом случае плата за освещение включается в плату за дополнительное время стоянки. Такое положение существует в основном в тех аэропортах, которые работают только днем, и обслуживание в ночное время производится по особой договоренности.

Многие международные аэропорты взимают также плату в зависимости от расстояния, которое пролетает самолет. Например, в Великобритании плата за внутриевропейские полеты от-

личается от платы за межконтинентальные полеты. Подобная дифференциация применяется также к чисто внутренним, международным и межконтинентальным полетам и в других государствах, например в Австралии и Перу.

Различная плата назначается также за полеты по расписанию и вне расписания, особая плата – за посадку туристических самолетов. Для частных самолетов и самолетов аэроклубов устанавливается определенная плата на месячной и годичной основе. На этой же основе взимается плата за посадку самолетов, выполняющих, например, аэрофотосъемку, сельскохозяйственные работы и пр.

На Конференции ИКАО 1956 г. было отмечено, что предоставление скидок не должно противоречить ст. 15 Чикагской конвенции, согласно которой необходимо соблюдать принцип 'исключения всякой дискриминации при определении сборов.

Полеты над своей территорией осуществляются в соответствии с национальными законами и правами, полеты над чужой территорией и открытым морем – в соответствии с двусторонними и многосторонними соглашениями между заинтересованными государствами. Регулированием воздушных перевозок занимаются различные международные организации.

Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.) применяется в регулярных воздушных сообщениях. Дополнения и изменения к этой конвенции были внесены следующими протоколами: Гаагским 1955 г., Гватемальским 1971 г., Монреальским 1975 г.

Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 г.) вступила в силу 4 апреля 1947 г., после того как ее ратифицировали 26 государств. Чикагская конвенция учредила Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).

Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору (Гвадалахарская конвенция 1961 г.). Регламентирует перевозки на арендованных воздушных судах, а также, другие случаи, когда факти-

ческий и договорный перевозчики не совпадают, и распространяет на такие перевозки принципы ограниченной ответственности, установленные Варшавской конвенцией.

Конвенцией о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Римская конвенция 1952г.). Регулирует вопросы ответственности за вред, причиненный воздушным судном или предметами, упавшими с него, определяет пределы такой ответственности в зависимости от максимального взлетного веса воздушного судна.

Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токийская конвенция 1963г.).

Опорные понятия:

Технологический процесс, международные торги, темпы роста, глобальный контракт.

Вопросы:

1. *Транспортные услуги.*
2. *Роль морского транспорта в оказании услуг на мировом рынке.*
3. *Регулирование международных морских перевозок.*
4. *Роль воздушного транспорта.*
5. *Авиаперевозчики;*
6. *Обслуживания авиаперевозок.*
7. *Международное регулирование авиаперевозок.*

ГЛАВА 6. РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

6.1. Основные документы в организации международного транспортного движения

Основными нормативными документами по вопросам организации международного транспортного движения и перевозок пассажиров и грузов, можно свести к следующим основным группам:

1. Требования к транспортным средствам, допускаемым к международным перевозкам
2. Правила, организация и безопасность движения транспортных средств по дорогам.
3. Документы, определяющие международную сеть дорог, открытую для международного движения и сообщения технические требования к дорогам.
4. Требования к водителям транспортных средств, выполняющим международные перевозки и организация их труда.
5. Условия выполнения международных перевозок, права обязанности и ответственность сторон, участвующих в перевозочном процессе.
6. Правила таможенного контроля при международных перевозках.
7. Налоговое обложение международных перевозок и транспортных средств, участвующих в них.
8. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств за причиненный ущерб.

Вопросами развития международных перевозок совершенствования транспортных средств, устранение препятствий в движении пассажиров и грузов через границы занимаются не только национальные, но и международные организации такие как: Европейская Экономическая комиссия (ЕЭК) ООН, Европейский союз. (ЕС). Европейская Экономическая комиссия ООН созданная в 1974 г, призванная осуществлять мероприятия, направленные на развитие экономики европейских государств, организацию экономического сотрудничества между

ними, а также выполнять различные исследования в соответствии с общим направлением их деятельности, куда входит обширный круг производственных, транспортных, и иных проблем. Большое место в работе комиссии занимают вопросы водного, железнодорожного и особенно автомобильного транспорта. Эти вопросы входят в компетенцию комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК. Этот комитет является межправительственным общеевропейским органом, который призван заниматься в Европе многочисленными транспортными вопросами.

Комитет:

- запрашивает и обобщает мнение международных транспортных организаций, и устанавливает сотрудничество;
- изучает координацию различных видов международного транспорта;
- изучает проблемы международного европейского транспорта и на их основе, разрабатывает конкретные мероприятия, направленные на решение этих проблем.
- собирает существующую документацию и способствует унификации и развитию статистики и документации.

Еще другой организацией является- Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ); всемирная организация международного туризма и автотранспорта (ОТА);

1) Международный союз ЭЖД–МОЖД, который содействует развитию международных сообщений и научно-техническому сотрудничеству железнодорожного и автомобильного транспорта на дорогах. Основные задачи: соглашение о международном пассажирском и международном грузовом сообщении, разработка национальных международных маршрутов, планирование международных перевозок, решение вопросов наиболее экономичного использования подвижного состава, увеличение скоростей движения и составление оптимального расписания движения поездов; унификация габаритов подвижного состава и других транспортных средств.

2) Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) – является международной организацией занимающийся вопросами развития свободного транспорта.

Цель этого союза защита развития и процветание во всех странах национального международного и автомобильного транспорта. Защита интересов профессиональных транспортников и облегчение их труда. Поэтому МСАТ принимает меры к изучению и решению всех проблем, связанных с автомобильным транспортом, разрабатывает вопросы унификации регламентаций относящихся к автомобильному движению, дорожной безопасности, координирует и поддерживает национальные мероприятия по развитию национального и международного автомобильного транспорта.

МСАТ организовал международную систему взаимопомощи при международных автомобильных перевозках, которая обеспечивает в короткие сроки ремонт автомобилей; замену водителей, предоставление пассажирам мест в гостиницах, оказание медицинской помощи пассажирам и водителям.

3) Международная федерация экспедиторских ассоциаций:

Повышение качества работы транспорта, обеспечивающего своевременную и сохранную доставку грузов на международных перевозках, связанной с развитием и совершенствованием транспортно-экспедиторского обслуживания.

Транспортно-экспедиторские операции включают прием и подготовку грузов к перевозке, маркировку и упаковку, подготовку, кратковременное хранение мелкопартионных грузов: организацию перевозок грузов, обеспечивающую своевременную и сохранную их доставку: организация комбинированных и смешанных перевозок с использованием различных видов транспорта, выполнение работ, оформление всей необходимой документации. При условии выполнения экспедитором всего комплекса транспортно-экспедиторского обслуживания грузовладельцы освобождаются от несвойственных им функций, связанных с отправлением и получением груза, создаются возможности использования рациональных видов транспорта и эффективных технологических схем транспортировки груза.

Этот краткий обзор организаций позволяет сделать вывод что их деятельность в развитии всех видов транспорта является полезной и способствует созданию условий для развития всех видов транспорта при перевозках грузов и пассажиров в международном сообщении.

6.2. Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO) является основным международным органом, осуществляющим многостороннее регулирование мирового воздушного транспорта на межгосударственном уровне. ИКАО создана в 1947 г. после ратификации Чикагской конвенции 1944 г. «О международной гражданской авиации» и является специализированной организацией ООН в соответствии с протоколом, подписанным 1 октября 1947 г. и вступившим в силу 13 мая 1948 г. Членами ИКАО являются свыше 180 государств. Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции в ноябре 1970 г. В 1977 г. русский язык стал официальным языком ИКАО наряду с английским, французским и испанским языками.

Штаб-квартира ИКАО находится в Монреале (Канада).

Основными принципами Чикагской конвенции являются:

- полный и исключительный суверенитет каждого государства на воздушное пространство, расположенное в пределах государственных границ;
- обязанность применять гражданскую авиацию только в целях, способствующих созданию и сохранению дружественных взаимоотношений между государствами и народами всего мира;
- установление регулярных воздушных сообщений путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений;
- предоставление средств и создание необходимых условий для осуществления воздушных сообщений;
- обеспечение безопасности международных полетов;
- предоставление договаривающимися государствами друг другу права нерегулярных полетов на их территориях, когда между ними нет соглашений о регулярном воздушном сообщении.

В связи с вышеуказанными принципами основными задачами ИКАО являются:

- ✧ разработка принципов и техники международного воздушного сообщения;

✧ содействие развитию и планирование международных воздушных перевозок с целью:

✧ обеспечения безопасности и роста числа международных авиаперевозок;

✧ удовлетворения потребностей населения в безопасных, регулярных, эффективных и экономичных воздушных перевозках;

✧ соблюдения прав членов ИКАО и предоставления каждому члену ИКАО возможности иметь собственные международные авиатранспортные предприятия;

✧ содействия безопасности полетов на международных авиалиниях;

✧ поощрения строительства и эксплуатации гражданских самолетов, создания авиалиний, аэропортов и аэронавигационного оборудования.

В соответствии с целями и задачами, стоящими перед ИКАО, можно выделить следующие основные направления деятельности:

1) *аэронавигация;*

2) *совместное финансирование;*

3) *международные воздушные перевозки;*

4) *международное воздушное право;*

5) *техническая помощь;*

6) *издание печатных материалов.*

Аэронавигация. Главной задачей в области аэронавигации является обеспечение безопасности и регулярности международных полетов, которая решается путем устранения различий в практике осуществления полетов в разных странах и оснащения сети международных воздушных линий соответствующим оборудованием. В связи с этим разрабатываются и внедряются стандарты и рекомендации ИКАО, издаваемые в виде приложений к Чикагской конвенции.

Совместное финансирование. Оказывается финансовая и техническая помощь государствам, которые не в состоянии полностью взять на себя расходы по оборудованию аэронавигационными средствами воздушных трасс, проходящих над их территорией, в соответствии с региональными планами ИКАО.

Международные воздушные перевозки. Деятельность ИКАО в этом направлении заключается в упрощении формальностей при оформлении документов пассажиров, регулировании коммерческой деятельности, пассажирских и грузовых тарифов, ставок и сборов за пользование аэродромами и наземными средствами, сборе и изучении статистических данных о перевозках пассажиров, почты и грузов, разработке прогнозов развития международных воздушных перевозок и др.

Международное воздушное право. Деятельность ИКАО в области международного воздушного права осуществляется в двух основных направлениях: 1) разработка новых норм международного воздушного права в виде проектов международных конвенций или соглашений; 2) кодификация международного воздушного права.

Техническая помощь развивающимся странам в области гражданской авиации оказывается при строительстве аэродромов и других аэронавигационных сооружений, создании сетей связи, органов диспетчерского обслуживания, метеорологического обеспечения, а также при подготовке национальных кадров. Осуществление технической помощи производится как за счет фондов ИКАО, так и за счет средств, которые ассигнует ООН для ИКАО. ИКАО имеет следующую структуру:

- Ассамблея;
- Совет;
- специальные комитеты;
- региональные бюро;
- секретариат.

Ассамблея, состоящая из всех государств-членов, является высшим органом ИКАО. Собирается не реже одного раза в три года. Могут созываться Чрезвычайные ассамблеи. Все государства имеют одинаковые права, и каждое располагает только одним голосом. Решения принимаются, как правило, простым большинством голосов.

Ассамблея определяет принципы ИКАО, избирает членов Совета, рассматривает отчеты Совета и принимает по ним решения, утверждает бюджет организации и шкалу членских взносов государств, контролирует правильность исполнения

бюджета ИКАО, утверждает постоянные и временные комиссии и комитеты. Ассамблея также определяет размеры фонда для оказания финансовой помощи странам-членам ИКАО на строительство аэропортов, навигационных сооружений и т. д.

К исключительной компетенции Ассамблеи относится также право внесения изменений и поправок в Конвенцию, которые подлежат ратификации государствами странами-членами ИКАО.

Ассамблея в составе 33 государств избирает исполнительный орган – Совет ИКАО сроком на три года, который является постоянно действующим органом. При избрании членов Совета Ассамблея руководствуется принципом равномерного представительства в нем следующих групп государств:

I группа – государства, играющие ведущую роль в воздушных перевозках;

II группа – государства, не входящие в первую группу, но вносящие значительный вклад в развитие международной воздушной навигации;

III группа – государства, не вошедшие в первые две группы, но участие которых в Совете обеспечивает представительство всех основных географических районов мира.

Совет возглавляют президент, избираемый на три года, и три вице-президента.

Основными постоянными рабочими органами Совета являются:

Аэронавигационная комиссия (Air Navigation Commission), которая занимается всеми вопросами, связанными с обеспечением безопасности полетов на международных воздушных линиях;

Комитет воздушного транспорта (Air Transport Committee), который занимается всеми вопросами и проблемами, связанными с обеспечением эффективности международных воздушных перевозок. Комитет имеет отдел статистики.

Статистическая информация о международных авиаперевозках, финансовом положении авиакомпаний и аэропортов публикуется в ежегодном статистическом сборнике ИКАО «Статистика гражданской авиации мира»;

Финансовый комитет (Finance Committee), который подготавливает рекомендации для Совета по финансовой деятельно-

сти ИКАО, а также контролирует расходование средств и своевременное поступление доходов ИКАО.

Юридический комитет (Legal Committee), в функции которого входят:

Проведение консультаций по толкованию положений Чикагской конвенции и внесению в них изменений;

Разработка рекомендаций по вопросам, относящимся к области международного воздушного права, по указанию Ассамблеи или Совета ИКАО;

изучение проблем, связанных с частным международным воздушным правом, подготовка проектов международных конвенций, а также докладов и рекомендаций Совету или Ассамблее ИКАО.

Наряду с вышеупомянутыми существуют и другие комитеты:

Комитет по совместной поддержке авионавигационных служб (Committee of Joint Support of Air Navigation Service);

Комитет по кадрам (Personal Committee);

Комитет по контролю за противоправным вмешательством в международные воздушные перевозки (Committee on Unlawful Interference);

Комитет по техническому сотрудничеству (Technical Cooperation Committee).

ИКАО имеет региональные бюро, деятельность которых направлена главным образом на оказание помощи государствам при осуществлении региональных авионавигационных планов, а также сбор и обработку предложений по внесению изменений и дополнений в региональные планы:

1) Африканское бюро – для стран Западной и Южной Африки в Дакаре (Сенегал);

2) Европейское бюро – для стран Европы в Париже (Франция);

3) Бюро для стран Дальнего Востока и бассейна Тихого океана в Бангкоке (Таиланд);

4) Бюро для стран Среднего Востока и Восточной Африки в Найроби (Кения);

5) Бюро для стран Северной Америки и бассейна Карибского моря в Мехико (Мексика);

6) Бюро для стран Южной Америки в Лиме (Перу);

Исполнительным органом ИКАО является его *секретариат*, который обеспечивает работу Ассамблеи, Совета и его постоянных и временных органов, сбор и обобщение информации по интересующим вопросам.

Во главе секретариата стоит генеральный секретарь, который является главным исполнительным лицом ИКАО. Секретариат состоит из пяти бюро (департаментов) — аэронавигационного; авиатранспортного; юридического; технической помощи и административного.

6.3. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)

ИАТА – это ассоциация авиакомпаний, выполняющих регулярные коммерческие авиаперевозки. ИАТА была основана в 1945 г. в Гаване после подписания Чикагской конвенции 1944 г., учредившей ИКАО. Ассоциация является фактическим правопреемником Международной ассоциации воздушных перевозок, основанной в 1919 г. в Гааге.

Основными задачами ИАТА являются развитие безопасных регулярных и экономичных воздушных сообщений, содействие воздушной коммерции и изучение связанных с этим проблем, расширение сотрудничества с ИКАО и другими международными организациями.

В соответствии с назначением ИАТА действует как международное агентство, при помощи которого авиакомпании стремятся общими усилиями решать те проблемы в международных воздушных сообщениях, которые они не смогли бы решить индивидуально. Ее деятельность распространяется на такие области, как воздушные перевозки, финансы, юридические и технические вопросы, медицина и др. Кроме того, ИАТА действует как центральный банк информации и технических знаний для авиакомпаний – членов этой организации, руководит деятельностью различных комитетов, объединяющих экспертов авиакомпаний, представляет авиакомпании в международных организациях.

Высшим органом ИАТА является *Генеральная ассамблея*, которая созывается ежегодно. Кворум Ассамблеи составляют

активные члены Ассоциации, при этом каждый из них имеет один голос.

В функции Генеральной ассамблеи входят: выборы президента ИАТА; выборы членов Исполнительного комитета; рассмотрение и утверждение отчета Исполнительного комитета и других комитетов Ассоциации; утверждение финансовых отчетов за прошедший год;

утверждение бюджета на предстоящий финансовый год; утверждение технических и других комиссий, назначенных Исполнительным комитетом; другие вопросы.

В промежутках между ежегодными генеральными ассамблеями руководство организацией осуществляется *Исполнительным комитетом*, избираемым Генеральной ассамблей и состоящим из 21 члена.

Основными функциями Исполнительного комитета являются: общее руководство исправление фондами и имуществом Ассоциации;

право представлять Ассоциацию и проводить её политику в рамках статей и резолюций, принятых Генеральной ассамблей;

управление деятельностью филиалов ИАТА и ее региональных организаций и др.

Исполнительному комитету подчиняются пять постоянных комитетов: воздушного транспорта, финансовый, юридический, технический и медицинский,

Каждый комитет образует различные подкомитеты и рабочие группы; часть подкомитетов действует постоянно, другая часть созывается по мере необходимости. Всеми этими органами ИАТА управляет генеральный директор, назначаемый исполнительным комитетом и утверждаемый в должности Генеральной ассамблей. Рабочим органом при генеральном директоре является секретариат ИАТА.

Членство в ИАТА подразделяется на две категории: активное и ассоциированное. Ассоциированное членство предоставлено регулярным внутренним авиакомпаниям. Это членство не дает права голоса на конференциях или других собраниях ИАТА.

Активное членство предоставляется только тем авиакомпаниям, которые выполняют регулярные международные полеты, и тем государствам, которые являются членами ИКАО.

Основную деятельность ИКАО осуществляют пять постоянных комитетов:

технический; юридический; воздушного транспорта
финансовый; медицинский;

Тарифные конференции ИАТА. Основной задачей конференций ИАТА является разделение земного шара на тарифные зоны. Земной шар поделен на три зоны, внутри каждой из которых устанавливается тарифная конференция.

Конференция тарифной зоны 1 включает континент Северной и Южной Америки и прилегающие к нему острова.

Конференция тарифной зоны 2 охватывает всю Европу (включая Европейскую часть России), всю Африку и прилегающие к ним острова, часть Азии к западу от Ирана (включая Иран).

Конференция тарифной зоны 3 включает всю Азию и прилегающие к ней острова, за исключением той части, которая относится к зоне (2), Австралию, Новую Зеландию и острова Тихого океана (за исключением островов, входящих в зону 1).

Конференции ИАТА занимаются проблемами, касающимися международных воздушных сообщений в соответствующих зонах, в частности анализом эксплуатационных расходов, тарифов, ставок и сборов за перевозки пассажиров и грузов, расписаниями полетов, назначением агентов и контролем за их деятельностью

Задачи конференций чрезвычайно сложны, поэтому все принимаемые ими резолюции требуют единодушного одобрения и согласования со всеми перевозчиками данной конференции.

6.4. Международная морская организация

Международная морская организация (ИМО) – International Maritime Organization (IMO) была основана в 1958 г. согласно Конвенции, разработанной в 1948 г. на Морской конференции ООН в Женеве. До 1982 г. она называлась Межправительствен-

ной морской консультативной организацией. ИМО входит в число специализированных учреждений ООН.

Местонахождение – Лондон (Великобритания).

ИМО приняла свыше 40 конвенций в различных сферах (безопасность на море, загрязнение моря и др.), большинство из которых вступило в силу. Список конвенций ИМО с кратким изложением содержания можно получить в отделе прессы и информации ИМО в Лондоне. Ниже приводится перечень некоторых конвенций (первая дата в скобках – год принятия конвенции, вторая дата – год ее вступления в силу):

по вопросам безопасности:

Международная конвенция об охране человеческой жизни на море (1974/1980, International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS);

Международная конвенция о грузовой марке (1966/1968, International Convention on Load Lines – LL);

Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений судов на море (1972/1977, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea – COLREG);

Международная конвенция о безопасных контейнерах (1972/1977, International Convention for Safe Containers – CSC);

Конвенция о международной организации для спутниковой системы морской навигации (1976/1979, Convention on the International Maritime Satellite Organization – INMARSAT);

Международная конвенция о безопасности рыболовных судов (1977, Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels – SVF);

Международная конвенция о поиске и спасании на море (1979/1985, International Convention on Maritime Search and Rescue – SAR);

по вопросам предотвращения загрязнения морей:

Международная конвенция о вмешательстве в открытом море при происшествиях, вызывающих загрязнение нефтью (1969/1975, International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties);

Конвенция о предотвращении загрязнения моря сбросом отходов и других материалов (1972/1975, Convention on the Preven-

tion of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters – LDC);

по вопросам ответственности:

Конвенция о гражданской ответственности при морских перевозках расщепляемых материалов (1971/1975, Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material – NUCLEAR);

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный загрязнением нефтью (1969/1975, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC);

по другим вопросам:

Конвенция по облегчению международного судоходства (1965/1967, Convention on Facilitation of International Maritime Traffic);

Конвенция о борьбе с противоправными действиями против безопасности морской навигации (1988/1982, Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation).

В дополнение к конвенциям Ассамблея ИМО совместно с Комитетом по безопасности на море и Комитетом по защите морской среды принимает рекомендации, не являющиеся обязательными для государств-членов, по различным вопросам (грузовые перевозки, технология, окружающая среда, судоходство, поиск и спасание на море, радиосвязь, подготовка кадров).

Основными целями ИМО являются: расширение сотрудничества между правительствами по всем техническим вопросам международного морского судоходства; содействие принятию наилучших стандартов в области безопасности на море, морской навигации, предотвращения и борьбы с загрязнением моря с судов, борьбы с загрязнением окружающей среды.

ИМО имеет следующую структуру:

Ассамблея;

Совет;

четыре главных комитета:

Комитет по безопасности на море (Maritime Safety Committee);

Комитет по правовым вопросам (Legal Committee);

Комитет по защите морской среды (Marine Environment Protection Committee);

Комитет по техническому сотрудничеству (Technical Cooperation Committee);
секретариат.

Ассамблея, состоящая из представителей государств-членов, является высшим органом ИМО. Она собирается раз в два года, могут созываться и чрезвычайные сессии. Ассамблея принимает программу и бюджет, а также решения о проведении финансовых мероприятий, избирает членов Совета и по его предложению утверждает кандидатуру генерального секретаря.

Совет состоит из представителей 40 государств-членов, избирающихся сроком на два года по следующему принципу:

А) 10 из группы стран, в наибольшей степени заинтересованных в международных морских перевозках;

Б) 10 из группы стран, в наибольшей степени заинтересованных в международной морской торговле.

В) 20 из группы стран, имеющих особые интересы в области морского судоходства, избрание которых одновременно должно обеспечивать представительство в Совете всех географических регионов мира.

Совет является исполнительным органом ИМО, собирается дважды в год и между сессиями Ассамблеи является главным органом ИМО. Он не уполномочен направлять правительствам рекомендации по вопросам безопасности на море и предотвращению загрязнения морей. Совет координирует деятельность органов ИМО, рассматривает программу и бюджет, комментирует доклады комитетов перед их передачей на рассмотрение Ассамблеей и назначает генерального секретаря.

Комитеты открыты для всех государств-членов. Комитет по безопасности на море обсуждает все вопросы, связанные с техникой безопасности судов. Для решения специальных вопросов созданы 11 подкомитетов (по безопасности судов, морской связи, поискам и спасанию, противопожарной безопасности и др.). Комитет по правовым вопросам решает правовые вопросы при выполнении задач ИМО. Комитет по защите морской среды

в основном занимается проблемами загрязнения моря с судов, координирует действия ИМО в этой области и работает в тесном сотрудничестве с Программой развития ООН. Комитет по техническому сотрудничеству координирует проекты помощи развивающимся странам. Комитет по облегчению международного судоходства работает над упрощением формальностей в сфере морского судоходства, особенно над упрощением формальностей в портах.

Секретариат, состоящий из шести отделов (безопасности судов, морской среды, правовых вопросов и международных связей, конференций, технического сотрудничества и управления), возглавляется генеральным секретарем, которому помогает заместитель.

Программа технического сотрудничества должна помочь правительствам при реализации конвенций и другого инструментария, разрабатываемого ИМО.

Особое внимание ИМО уделяет реализации таких своих проектов, как Всемирный морской университет в Мальмё (Швеция), Морская транспортная академия ИМО в Триесте (Италия), Морская транспортная академия ИМО и Международный институт морского права ИМО в Ла-Валлетте (Мальта).

Опорные понятия:

Авиагрузовая накладная, железнодорожная накладная, налог таможенный, ответственность перевозчика, остановка товаров.

Вопросы:

1. Основные нормативные документы в вопросах организации международного транспортного движения.
2. Значение международной организации в решении вопросов развития международных перевозок.
3. Международные автомобильные организации.
4. Международные организации авиации.
5. Международная морская организация.

ГЛАВА 7. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

7.1. Современное машиностроение в мировой экономике

В 90-е годы инвестиционный процесс в машиностроении развитых стран характеризовался дальнейшим усилением притока капиталовложений в наукоемкие отрасли, увеличением доли расходов на средства комплексной автоматизации производственных процессов.

Интенсификация процесса технического перевооружения машиностроения, существенное повышение уровня автоматизации, широкомасштабное распространение новейших форм организации и управления производством, интенсификация использования техники и технологии получают свое развитие в первом десятилетии XXI века.

Автоматизация будет охватывать в той или иной мере все существующие типы производства в машиностроении, независимо от уровня их серийности. Со второй половины 90-х годов началось ускоренное развитие автоматизированной сборки, что означает новый этап в создании компьютеризированных интегрированных производств. Численность станочного парка в отраслях машиностроения индустриально развитых стран будет иметь тенденцию к сокращению, при одновременном увеличении его производственной мощности и технико-экономической эффективности. Так в США к 2000 году будет использоваться непосредственное управление от ЭВМ группы станков с числовым программным управлением (ЧПУ), суммарный парк металлообрабатывающего оборудования с ЧПУ ФРГ, Великобритания, Франции к 2015 г предположительно возрастает до 350-400 тыс. ед. и достигнет 25-30% общей численности последнего. Есть основание полагать, что уже к 2000 г треть всей механообработки в машиностроении Западной Европа будет выполняться на оборудовании с ЧПУ.

К 2015 г. на долю машиностроительного комплекса США придется около 40-50% общей суммы ежегодных валовых капиталовложений в обрабатывающую промышленность (44% в 1985 г).

В то же время преобладающая часть капиталовложений будет направляться на замену и модернизацию оборудования, хотя не исключены, периоды активного нового строительства, когда в расширение производственных мощностей будет вкладываться больше средств, чем в модернизацию.

США занимают лидирующее положение в мире по масштабам производства продукции машиностроения. На долю США приходится около 45% производственных мощностей предприятий машиностроения в развитых странах, в то время как на долго ФРГ, Франция, Великобритания, и Италии 36% , Японии – 19%.

В прогнозном периоде можно ожидать сохранение довольно высоких темпов развития машиностроительного комплекса развитых стран и дальнейшего увеличения (незначительного) его доли в общем объеме продукции промышленности.

Последние данные западных исследований показывают, что доминирование США на мировом рынке гражданской авиатехники обусловлено не государственной поддержкой, а многолетним опытом, полным использованием эффекта масштаба производства и обусловленной этим экономией на издержках.

Контрактом к опыту США выглядит государственная политика в области гражданского авиастроения в Западной Европе и Японии. В этих странах данная отрасль поддерживается государством, что обеспечило западноевропейским странам возможность потеснить США на мировом рынке авиатехники, а Японии необходимые условия для будущего выхода на этот рынок.

Уже в 50-х годах японские фирмы выступали в качестве субпоставщиков фирмы «Боинг», которая была заинтересована в создании в Японии мощностей по обслуживанию и ремонту своих самолетов. В 1986 г. в стране был принят специальный «Акт содействия развитию авиации», предусматривающий предоставление фирмам льготных кредитов, через вновь созданный фонд. Эти кредиты использовались для разработки и производства реактивных пассажирских самолетов средней грузоподъемности и возвращались после успешного завершения проекта.

В отличие от Японии, которая только готовится к выходу на мировой рынок авиатехники, успех проекта «Аэробус» позволил

странам Западной Европы реально подорвать монопольные позиции США в данной сфере. Общий объем для реализации проекта консорциума (ФРГ, Франция, Великобритания, Нидерландия, Бельгия и Испания) оценивается в 20 млрд. марок ФРГ. Стратегия консорциума включало тесное кооперирование с США, наступательную ценовую политику, первоначальный выход на рынок в 1972 г с моделью (А-300, 250 мест) прямо не конкурирующий с американской аналогом (В-737-200, 120 мест), обеспечение достаточно высокой серийности производства и превосходства в топливной экономичности. В рамках, продолжающейся в настоящее время, разработки модели А 300 (750 мест, дальность свыше 10000 км) особое внимание уделяется правильному выбору перспективного рынка – в качестве такового рассматривается азиатский, а не трансатлантический.

В группе традиционных отраслей Японии, транспортное машиностроение, главными направлениями качественного совершенствования продукции в прогнозном периоде, видимо будет повышение надежности, безопасности, экологической чистоты, энергетической экономичности, производительности машин и оборудования, использование АСУ.

7.2. Международная торговля машинами и оборудованием: основные направления и тенденции развития

Оценивая тенденции развития мирового рынка машин и оборудования, следует отметить, что для международной торговли машинно-техническими изделиями, характерны более высокие темпы производства по сравнению с производством. Торговля машинами и оборудованием развивалась опережающими темпами по отношению ко всему внешнеторговому обороту ведущих промышленно развитых стран. Признанными лидерами в производстве и экспорте машин и оборудования являются США, Японии, ФРГ, на долю которых приходится более 60% всего производства машинотехнической продукции указанной группы стран. Примерно такая же доля приходится на эти государства в мировом экспорте индустриальных стран.

В настоящее время доля экспорта в производстве машин и оборудование ведущих стран составляет более 30% и имеет

тенденцию к росту. На расширение экспорта продукции машиностроения непосредственное влияние оказывает дальнейшее углубление международного разделения труда и высокие темпы НТП. На современном этапе ни одна страна, сколь бы развитой она не была, не в состоянии обеспечить самостоятельно не опираясь на достижения других стран в этих областях, создавать конкурентоспособную на мировом рынке продукцию. В этой связи взаимопроникновение хозяйственных комплексов развитых стран, привело к развитию наиболее прогрессивных форм специализации и кооперирования.

Важным фактором, способствующим развитию международной торговли машин и оборудования, являются резкое сокращение «жизненного цикла» большинство видов машино-технической продукции, ее искусственное моральное старение которому способствует государственная политика ускоренной амортизации и налоговых льгот для покупателей новой и новейшей продукции. Быстрое создание такой продукции возможно лишь на основе глубокой международной научно-технической кооперации между странами производителями машин и оборудования.

7.3. Транспортный комплекс

Финансирование транспортного комплекса в промышленно развитых странах традиционно являются одной из функций государства, ибо транспорт, является всеобщей важнейшей базой нормальной деятельности производства и социальной среды в государстве. Как показывает мировой опыт; государство в сфере капиталовложений или прямо участвует в инвестиционном процессе или берет на себя функции регулирования деятельностью частного капитала по привлечению средств на транспорт. Важное значение на транспорте, с точки зрения влияния на инвестиционный процесс оказывает научно-технический прогресс. Под воздействием НТП существенно изменилась роль основных фондов транспортного комплекса, которые в количественном отношении достигли необходимого уровня развития и удовлетворяют потребности населения и экономики промышленно развитых стран в перевозке. В связи с этим инвестиции, в ос-

новном, направляются на обеспечение интенсивного развития транспорта: повышение доли технически усовершенствованных путей сообщения и транспортных средств, более широкое распространение прогрессивных технологий, обеспечивающих рост производительности труда работников данной сферы и качество обслуживания. Такие изменения в инвестировании сопровождались сокращением объемов капиталовложений на транспорте США, Японии и ФРГ. В тоже время на отдельных видах транспорта наблюдалась некоторая активизация инвестиционной деятельности, так, например, общие капиталовложения (государственные и частные) в транспорт США в 1995 г. уменьшилось почти на 11%. Однако на фоне общего сокращения инвестиций в развитии транспорта США, капиталовложения в воздушный и автомобильный транспорт (начиная с 1981 г.) постоянно увеличивалась.

В долгосрочной перспективе в странах с рыночной экономикой ожидаются дальнейшее развитие НТП на транспорте. Структура путей сообщения претерпит существенные изменения. Протяженность малодеятельных и нерентабельных железнодорожных линий и участков будет сокращаться, в то же время предполагается сооружение ряда новых, в основном скоростных линий. Длина автомобильных дорог с твердым покрытием увеличится, основное внимание будет уделяться совершенствованию существующих сетей. Увеличится количество аэропортов (в основном грузовых) и протяженность внутренних воздушных линий. В США возрастет протяженность трубопроводов, газо- и нефтепроводов. Как в США, так и западноевропейских странах на внутреннем водном транспорте предстоят гидротехнические работы, реконструкция проектов. На морском транспорте предусматривается модернизация портов.

Существенные изменения произойдут в парке транспортных средств, их численность несколько возрастет и заметно увеличится доля прогрессивных видов тяги. Повысится доля специализированного подвижного состава, его грузоподъемность и удельная мощность. В области взаимодействия различных видов транспорта будут совершенствоваться существующие и создаваться новые средства для бесперегрузочных сообщений «от

двери до двери», широко использоваться контейнерная перевозка не только генеральных, но и значительная часть массовых грузов, объединятся автоматизированные информационные системы разных видов транспорта, сооружаться объединенные системы разных видов, объединенные вокзалы.

НТП на транспорте позволит существенно улучшить экономические показатели, повысить качество обслуживания клиентуры и безопасность движения. На транспорте намечается широкое использование маркетинга, применение моделирования, введение учета потребностей, изучение спроса. Ожидается освоение на всей сети путей сообщения компьютерной системы Ройлинка (соединяющая между собой в настоящее время железнодорожников, клиентов, банки).

В странах ЕС предстоит большая работа по совершенствованию стандартов на транспорте, особенно железнодорожной, от исследований в области создания электропоездов, работающих на нескольких системах тока, перейдут к работам по созданию на локомотивах полевой аппаратуры и системы спутниковой связи. Предстоит продолжить работы по обеспечению совместимости информационных систем, чтобы связать между собой национальные компьютерные сети.

7.4. Транспортное обслуживание международных экономических связей

При осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает перемещение грузов (товаров) и пассажиров (людей) между двумя и более странами, т. е. в международном сообщении.

В обслуживании международной торговли между странами, отделенными от друг от друга морями и океанами незаменим морской транспорт, который по праву считается наиболее универсальным и эффективным средством доставки больших масс грузов на дальние расстояния. Этот вид обеспечивает перевозки более 60 % объема международной торговли. Серьезным конкурентом морскому транспорту в межконтинентальных перевозках ценных грузов в последние десятилетия стал воздушный транспорт. Железнодорожный, речной и автомобильный транс-

порт широко используются в основном во внутриконтинентальной внешней торговле, а также при перевозках экспортных и импортных грузов по территории стран-продавцов и стран покупателей. Важную роль играют трубопроводные системы в международной торговле нефтью и газом. Кроме того, воздушный транспорт, учитывая его неоспоримое преимущество перед другими видами транспорта, в скорости доставки пассажиров на дальние маршруты, прочно занял лидирующее положение в международном пассажирском сообщении.

В мире нет особенного от национальных транспортных систем, какого-либо особого международного транспорта, предназначенного исключительно для международных перевозок грузов и пассажиров. В действительности международные перевозки обслуживают национальные перевозчики различных стран, использующие для этого свой подвижной состав (морские, речные суда, самолёты, вагоны, автомобили), а также транспортные сети (железнодорожные, автомобильные, речные, воздушные) и транспортные узлы (морские и речные порты, аэропорты, железнодорожные вокзалы, автостанции, грузовые и пассажирские терминалы, относящиеся к транспортным системам отдельных стран).

Опорные понятия:

техничко-экономическая эффективность, Европейская валютная единица (ЭКЮ), экономические законы, экономическая эффективность.

Вопросы:

1. *Современное развитие и динамика машиностроения.*
2. *Международная торговля машинами и оборудованием: основные направления тенденции развития.*
3. *Основные факторы, влияющие на развитие международной торговли машинами и оборудованием.*
4. *Основные направления комплекса в будущем и особенности его финансирования.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Артемьев С.П. Развитие и организация международных перевозок. – М., 1993.
2. Ломакин В.К. Мировая экономика. Учебник для вузов. – М: Финансы, Юнити, 1998.
3. Вечканов Г.С., Вечканова Г.Р., Пуляев В.Т. Краткая экономическая энциклопедия. – Санкт-Петербург, 1998.
4. Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на ж.д. транспорте. – Т., 1999.
5. Спиридонов М.А. Мировая экономика. – М., 1998.
6. Хасбулатов Р. Мировая экономика. – М., 1995.
7. Журнал «Автомобильный транспорт».
8. Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте.
9. Фомичев В.И. Международная торговля. – М., 1998.
10. Международные экономические отношения. / Под ред. В.М. Рыбалкина. – М., 2001.
11. Хамедов И.А., Алимов А.М. Ўзбекистон Республикасида ташқи иқтисодий фаолият асослари (дарслик). – Т.: Ўзбекистон, 2001.
12. Кузякин А.П., Семичев М.А. Мировая экономика. Учебное пособие. – М.: Проспект, 2002.
13. Семенов К.А. Международные экономические отношения. – М.: Юнити, 2003.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. Актуальность проблематики курса «Международные транспортные услуги» и цели его изучения	4
1.1. Предмет «Международные транспортные услуги» – теоретическая и практическая значимость	4
1.2. Цели и задачи курса «Международные транспортные услуги»	5
ГЛАВА 2. Международная торговля и транспорт	6
2.1. Динамика внешней торговли Узбекистана	6
2.2. Международная торговля и транспорт	11
2.3. Международные транспортные коридоры Узбекистана	14
2.4. «Великий шелковый путь» и современные автомагистрали	21
ГЛАВА 3. Факторы, определяющие развитие международных перевозок	34
3.1. Развитие мировой торговли	34
3.2. Развитие внешней торговли и участие в этом процессе различных видов транспорта	35
3.3. Развитие международного туризма и деловых перевозок	36
3.4. Совершенствование действующих и развитие новых транспортных систем	40
3.5. Подготовка водителей	41
ГЛАВА 4. Развитие и организация международных автомобильных перевозок	43
4.1. Основные положения двухсторонних соглашений при международных перевозках	43
4.2. Организация автомобильных перевозок в Европейских странах	45
4.3. Транспортно-экспедиторское обслуживание	46

ГЛАВА 5. Транспортные услуги на мировом рынке	49
5.1. Общий обзор транспортных услуг на мировом рынке	49
5.2. Морской транспорт	51
5.2.1. <i>Морские перевозки</i>	51
5.2.2. <i>Регулирование международных морских перевозок</i>	58
5.3. Воздушный транспорт	59
ГЛАВА 6. Роль международных транспортных организаций в развитии международных перевозок	79
6.1. Основные документы в организации международного транспортного движения	79
6.2. Международная организация гражданской авиации (ИКАО)	82
6.3. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)	87
6.4. Международная морская организация	89
ГЛАВА 7. Основные направления развития международного транспорта на перспективу	94
7.1. Современное машиностроение в мировой экономике .	94
7.2. Международная торговля машинами и оборудованием: основные направление и тенденции развития	96
7.3. Транспортный комплекс	97
7.4. Транспортное обслуживание международных экономических связей	99
Список литературы	101

Тех.редактор: **Юсупова С.С.**
Корректор: **Умарова С.У.**
Компьютерная
верстка: **Зарифов М.М.,**
Юнусов А.М.

Рекомендовано к печати Учебно-методическим Советом
Ташкентского государственного института востоковедения (про-
токол № 2, 12.01.2006 г.).

Подписано в печать 12.01.2006.
Формат 60x84 1/16; Усл.печ. л. 6,5 б.т. Тираж 200. Заказ № 83
«S.F.» МЧЖ босмахонасида чоп этилди.

© Ташкентский государственный институт востоковедения, 2006

