

630.022.11
X-93

Б.А.ХОДЖАЕВ, Г.Т.ЗАКИРОВ

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ**

«ФАН»

Б.А.ХОДЖАЕВ, Г.Т.ЗАКИРОВ

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

«ФАН»

656.022.81
X-98

Б.А.ХОДЖАЕВ, Г.Т.ЗАКИРОВ

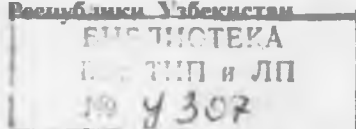
МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

*Министерством высшего и среднего специального образования
Республики Узбекистан рекомендован в качестве учебника
для студентов-магистрантов высших учебных заведений
технического профиля*

Ташкент

Издательство «ФАН» Академии наук Республики Узбекистан
2005

107a



В учебнике изложены вопросы интегрирования независимой Республики Узбекистан в единое экономическое сообщество и его транспортное обеспечение. Дается анализ состояния и развития международных перевозок грузов наземным транспортом, а также их правовой базы. Рассмотрены таможенные операции при международных пассажирских и грузовых перевозках в Республике Узбекистан и таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Раскрыты особенности системы страхования в международных автомобильных перевозках. Изучены вопросы организации труда и отдыха водителей, работающих на линиях международного сообщения, организации автобусных пассажирских перевозок в международном сообщении.

Изложены требования к транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки. Учебник написан в целом д.т.н., проф. Б.А. Ходжаевым и к.э.н., доц. Г.Т. Закировым. При написании отдельных глав приняли участие инж. Х.Х. Маматов (гл. VI), к.т.н., доц. Э.З. Файзуллаев (гл. IX, XIV), к.э.н., доц. Р.А. Тураев (гл. XII), магистр М.Ф. Якубов (гл. XVI) и к.э.н., доц. Х.Бахадиров (гл. XVII).

Ил. 7. Табл. 22. Библиогр. 29.

Ответственный редактор

доктор технических наук, профессор А.У. Салимов

Рецензенты

академик АН РУз О.В. Лебедев

инж. Х.Х. Маматов

ISBN 5-648-03314-1

© Издательство «ФАН» АН РУз
2005 г.

I. ИНТЕГРИРОВАНИЕ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН В ЕДИНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СООБЩЕСТВО И ЕГО ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

1. География внешнеторговой интеграции Республики Узбекистан к началу XXI века

Интегрирование Республики Узбекистан, как и других государств мира в единое экономическое пространство объективно в силу ряда причин. Первая причина: унаследование от бывшего СССР одностороннего развития экономики и превращение Узбекистана в сырьевую базу продукции сельского хозяйства, прежде всего по выращиванию хлопка-сырца. В то же время такую продукцию как сахар в Республику Узбекистан завозят из других государств, тогда как в период второй мировой войны, в связи с захватом Украины, всю Армию и страну обеспечивал сахаром Узбекистан.

В настоящее время, т.е. к началу XXI века Узбекистан представляет собой как крупнейшего поставщика готовой продукции и сырья, так и крупнейший рынок сбыта, производимых товаров в других странах мира, что способствует бурному развитию внешнеэкономической деятельности Узбекистана с зарубежными странами.

Следует отметить, что в структуре товарооборота, при сокращении импорта, возрос экспорт товаров и услуг, что способствовало формированию активного сальдо товарооборота на протяжении последних пяти лет.

В географическом отношении во внешнеэкономических связях Узбекистан доминируют страны Европы, на долю торговли с ними приходится 63,1% от общего объема товарооборота, в том числе 61,8% импорт и 64,1% экспорт товаров и услуг.

В 2000 г. количество торговых операций со странами Центральной и Восточной Европы возросло на 7,2%, со странами ОПЕК (Организация стран-экспортеров нефти) - в 1,4 раза, со странами ЭКО-1,2 раза.

Развивалось торговое и инвестиционное сотрудничество, что обеспечило рост товарооборота с США (на 9,2%), Францией (на 10,3%), Китаем (на 18,9%). Возрастают торговые обороты с Чехией, Ираном, Бангладеш, Малайзией и рядом других стран.

Такие экономически и промышленно развитые страны земного шара, как – США, Южная Корея, Швейцария, Великобритания, Германия, Нидерланды, Франция, Италия, Турция, Россия, Украина и Казахстан являются ведущими по товарообороту с Узбекистаном.

Более чем в 1,3 раза возрос товарооборот с Украиной, в 1,2 раза с государствами Центральной Азии, на 16% с Россией, наращиваются торговые операции с Азербайджаном, Грузией и Арменией.

В целом, при снижении доли экспорта продовольствия, в группе продовольственных товаров отмечается рост экспорта плодов и орехов в 1,2 раза, масличных семян в 1,3 раза, растительного масла на 12%, выработанного на основе отечественного сырья. Значительно больше экспортировано консервированных и приготовленных для длительного хранения джемов.

концентрированных и готовых для конечного потребления соков, вин, напитков и других товаров.

Большая часть из них поставляется в страны ближнего зарубежья, где наиболее известна продукция предприятий республики. Однако и в странах дальнего зарубежья все выше оценивают природно-вкусовые качества фруктов, арахиса, вин Узбекистана. Экспорт сушеных плодов и орехов в зарубежные страны возрос в 1,6 раза, свежих плодов и овощей - в 1,5 раза, растений для промышленных и медицинских целей - в 1,2 раза.

Экспорт натурального шелка увеличился на 14,7%. Это относится к шелковой нити и пряжи, однако экспорт готовой продукции низок из-за отставания современной техники и технологии.

Среди экспорта продукции сельскохозяйственного сектора республики доминирует хлопковое волокно. Узбекистан занимает второе место по объему реализации этой продукции на мировом рынке.

Различные виды пряжи, тканей и изделий из них занимают прочное место в экспортной номенклатуре. Рост экспорта этих видов товаров на дальнее зарубежье составляет 55,7%, а в страны СНГ - 10%. В несколько раз увеличился экспорт специальных тканей, в 1,6 раза - пропитанных текстильных материалов, в 2 раза различных видов текстильной и трикотажной одежды, в 1,5 раза - других готовых текстильных изделий. Суммарный же экспорт текстиля и текстильных изделий предприятий республики увеличился на 6,5%.

Минеральное топливо, нефть и нефтяные продукты составляют большую группу экспортных товаров топливно-энергетического комплекса, на долю этой продукции приходится 10,3% совокупного экспорта республики.

В 2000 году имело место расширение экспортной номенклатуры в группе товаров минеральной и химической продукции, таких как: полиамин-6, кордная ткань, спирт пищевого и технического назначения, химические нити и волокна, изделия из пластмасс, в том числе ирригационные трубы на основе стекловолокна и полимеров, обогащенный каолин.

Рост цен на цветные металлы, стабильная работа предприятий металлургии за эти годы способствовали производству и экспорту черных, цветных металлов и изделий из них. Цинк, медь, молибден, вольфрам, алюминий и другие цветные металлы – перечень экспорта, объем которого в 2000 г. возрос на 6,7%.

В целом по отраслям промышленности экспорт различных машин и оборудования в 2000 г. возрос на 8,3%: приборы средств автоматики, оборудования для предприятий нефтедобывающей и химической отрасли промышленности и др.

В последние годы значительно расширилась номенклатура экспортных услуг предприятий республики, их доля в экспорте возросла и составила 13,8% от общего объема. Увеличился объем грузовых и пассажирских перевозок различными видами транспорта, услуг туризма и гостиниц, составляющих наибольший объем в структуре экспорта услуг. Стало больше оказываться услуг по ремонту машин и оборудования, страховых, финансовых, информационных и многих других видов иностранным партнерам. В 2000г.

1. ИНТЕГРИРОВАНИЕ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН В ЕДИНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СООБЩЕСТВО И ЕГО ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

1. География внешнеторговой интеграции Республики Узбекистан к началу XXI века

Интегрирование Республики Узбекистан, как и других государств мира в единое экономическое пространство объективно в силу ряда причин. Первая причина: унаследование от бывшего СССР одностороннего развития экономики и превращение Узбекистана в сырьевую базу продукции сельского хозяйства, прежде всего по выращиванию хлопка-сырца. В то же время такую продукцию как сахар в Республику Узбекистан завозят из других государств, тогда как в период второй мировой войны, в связи с захватом Украины, всю Армию и страну обеспечивал сахаром Узбекистан.

В настоящее время, т.е. к началу XXI века Узбекистан представляет собой как крупнейшего поставщика готовой продукции и сырья, так и крупнейший рынок сбыта, производимых товаров в других странах мира, что способствует бурному развитию внешнеэкономической деятельности Узбекистана с зарубежными странами.

Следует отметить, что в структуре товарооборота, при сокращении импорта, возрос экспорт товаров и услуг, что способствовало формированию активного сальдо товарооборота на протяжении последних пяти лет.

В географическом отношении во внешнеэкономических связях Узбекистан доминируют страны Европы, на долю торговли с ними приходится 63,1% от общего объема товарооборота, в том числе 61,8% импорт и 64,1% экспорт товаров и услуг.

В 2000 г. количество торговых операций со странами Центральной и Восточной Европы возросло на 7,2%, со странами ОПЕК (Организация стран-экспортеров нефти) - в 1,4 раза, со странами ЭКО-1,2 раза.

Развивалось торговое и инвестиционное сотрудничество, что обеспечило рост товарооборота с США (на 9,2%), Францией (на 10,3%), Китаем (на 18,9%). Возрастают торговые обороты с Чехией, Ираном, Бангладеш, Малайзией и рядом других стран.

Такие экономически и промышленно развитые страны земного шара, как – США, Южная Корея, Швейцария, Великобритания, Германия, Нидерланды, Франция, Италия, Турция, Россия, Украина и Казахстан являются ведущими по товарообороту с Узбекистаном.

Более чем в 1,3 раза возрос товарооборот с Украиной, в 1,2 раза с государствами Центральной Азии, на 16% с Россией, нарастаются торговые операции с Азербайджаном, Грузией и Арменией.

В целом, при снижении доли экспорта продовольствия, в группе продовольственных товаров отмечается рост экспорта плодов и орехов в 1,2 раза, масличных семян в 1,3 раза, растительного масла на 12%, выработанного на основе отечественного сырья. Значительно больше экспортировано консервированных и приготовленных для длительного хранения джемов.

концентрированных и готовых для конечного потребления соков, вин, напитков и других товаров.

Большая часть из них поставляется в страны ближнего зарубежья, где наиболее известна продукция предприятий республики. Однако и в странах дальнего зарубежья все выше оценивают природно-вкусовые качества фруктов, арахиса, вин Узбекистана. Экспорт сушеных плодов и орехов в зарубежные страны возрос в 1,6 раза, свежих плодов и овощей - в 1,5 раза, растений для промышленных и медицинских целей - в 1,2 раза.

Экспорт натурального шелка увеличился на 14,7%. Это относится к шелковой нити и пряжи, однако экспорт готовой продукции низок из-за отставания современной техники и технологий.

Среди экспорта продукции сельскохозяйственного сектора республики доминирует хлопковое волокно. Узбекистан занимает второе место по объему реализации этой продукции на мировом рынке.

Различные виды пряжи, тканей и изделий из них занимают прочное место в экспортной номенклатуре. Рост экспорта этих видов товаров на дальнее зарубежье составляет 55,7%, а в страны СНГ - 10%. В несколько раз увеличился экспорт специальных тканей, в 1,6 раза - пропитанных текстильных материалов, в 2 раза различных видов текстильной и трикотажной одежды, в 1,5 раза - других готовых текстильных изделий. Суммарный же экспорт текстиля и текстильных изделий предприятий республики увеличился на 6,5%.

Минеральное топливо, нефть и нефтяные продукты составляют большую группу экспортных товаров топливно-энергетического комплекса, на долю этой продукции приходится 10,3% совокупного экспорта республики.

В 2000 году имело место расширение экспортной номенклатуры в группе товаров минеральной и химической продукции, таких как: полиамин-6, кордная ткань, спирт пищевого и технического назначения, химические нити и волокна, изделия из пластмасс, в том числе ирригационные трубы на основе стекловолокна и полимеров, обогащенный каолин.

Рост цен на цветные металлы, стабильная работа предприятий металлургии за эти годы способствовали производству и экспорту черных, цветных металлов и изделий из них. Цинк, медь, молибден, вольфрам, алюминий и другие цветные металлы - перечень экспорта, объем которого в 2000 г. возрос на 6,7%.

В целом по отраслям промышленности экспорт различных машин и оборудования в 2000 г. возрос на 8,3%: приборы средств автоматики, оборудования для предприятий нефтедобывающей и химической отрасли промышленности и др.

В последние годы значительно расширилась номенклатура экспортных услуг предприятий республики, их доля в экспорте возросла и составила 13,8% от общего объема. Увеличился объем грузовых и пассажирских перевозок различными видами транспорта, услуг туризма и гостиниц, составляющих наибольший объем в структуре экспорта услуг. Стало больше оказываться услуг по ремонту машин и оборудования, страховых, финансовых, информационных и многих других видов иностранным партнерам. В 2000г.

экспорт услуг в страны СНГ возрос почти в 2 раза, а в страны дальнего зарубежья на 22,7%.

Наибольшие объемы приобретаемых за рубежом товаров (импорт) составляет продукция производственно-технического назначения (сельхозмашины, автомобили и т.п.), на долю которых приходится около 40% всего импорта товаров. Доля продовольствия – 12,3% от общего объема.

В группе товаров минеральной и химической продукции доля импорта составляет 13,6%. Импорт сырьевых товаров неорганической и органической химии возрос соответственно на 16,6 и 3,1%, а готовой продукции – снизился на 20%. Отмечается дальнейшее снижение импорта фармацевтической продукции, минеральных удобрений, лаков и красок, производство которых наращивается в самой республике.

Стало импортироваться больше руды и концентратов, а также различных полимеров и пластмасс, каучука и изделий из резины, на долю которых по итогам 2000 г. приходится почти 5,9% от общего объема импорта.

В импорте различных видов оборудования и машин преобладает механическое оборудование, объем которого составляет 17,4%. В 2000 г. в 1,5 раза увеличился импорт приборов и аппаратов, электрических машин и оборудования импортировано на 4,8% меньше, чем в 1999. Возрос импорт рельсовых транспортных средств.

В импорте наибольшее предпочтение дается продукции из стран дальнего зарубежья: 77,4% – высокотехнологичные машины и оборудование; 65,4% – продовольственные товары; 63,7 и др.

2. Статистические данные внешнеторгового оборота

Приведен статистические данные по внешнеторговому обороту Узбекистана в целом на 2000 год и по структуре на 2003 год:

Страна	к общ итогу, %	к 1999 г. %
Европа	63,1	96,5
Азия	31,3	101,9
Америка Северная	5,2	109,3
Америка Южная	0,2	19,7
Африка	0,1	89,3
Австралия и Океания	0,1	35,1

Источник: МВЭС РУз

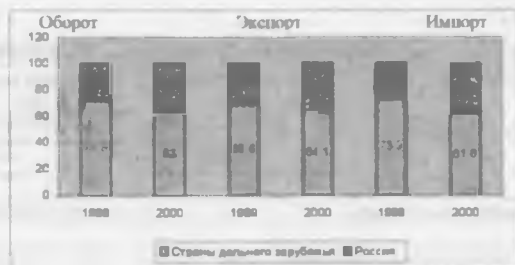


Рис. 1. Внешнеторговый оборот



Рис.2а. Экспорт Узбекистана в 2003 г.



Рис.2б. Импорт Узбекистана в 2003 г.

Таблица 1
Экспорт из Узбекистана в январе-декабре 2000 года

Наименование товаров	Всего		В том числе зарубежье			
			Дальнее		Ближнее	
	к общему объему, %	соотв периоду 1999 года, %	к общему объему, %	соотв периоду 1999 года, %	к общему у объему, %	соотв периоду 1999 года, %
Продовольственные товары	5,4	85,3	1,6	122,8	12,3	79,9
в том числе:						
овощи, некоторые корнеплоды и клубнеплоды пищевые	0,8	62,0	0,2	157,0	1,8	55,2
съедобные плоды и орехи, бахчевые	1,3	126,4	0,2	168,0	3,3	в 1,2 раза
масличные семена и плоды, растения для промышленных или медицинских целей	0,8	136,6	0,8	129,3	0,9	в 1,5 раза
жиры и масла животного или растительного происхождения, продукты их расщепления	0,2	112,0	0,0	—	0,5	108,7
алкогольные и безалкогольные напитки	0,2	141,4	0,0	—	0,4	в 1,4 раза
другие продовольственные товары	1,2	77,8	0,3	110,0	3,0	74,4
Текстиль и текстильные изделия	34,8	106,5	40,1	93,5	25,2	в 1,8 раза
в том числе:						
хлопок-волокно	25,7	101,5	32,7	86,5	18,2	в 2,3 раза
Шелк	1,1	114,7	1,6	116,6	0,0	—
ткани, пряжа хлопчатобумажные и др текстильные изделия	6,2	133,5	5,8	155,7	6,9	110,0
Минеральная и химическая продукция	2,9	91,8	2,6	84,2	3,3	105,3
в том числе:						
продукты неорганической химии	1,4	80,8	1,8	74,4	0,6	в 1,6 раза
органические химические соединения	0,1	87,1	0,0	—	0,2	94,3
удобрения	0,8	81,9	0,4	102,9	1,5	74,3
другая минеральная и химическая продукция	0,6	165,2	0,4	154,7	1,1	в 1,7 раза
Черные металлы и изделия из них	0,6	205,2	0,6	296,5	0,5	в 1,2 раза
Цветные металлы и изделия из них	6,1	152,5	7,2	141,7	4,0	в 2,0 раза
Энергоносители (топливо минеральное, нефть и продукты их переработки, битуминированные нефтя)	10,3	90,2	0,8	326,5	27,3	87,1
Оборудование и механические приспособления и части	0,8	154,5	0,3	342,5	1,7	в 1,3 раза
Электрические машины и оборудования	0,4	37,6	0,1	6,8	1,0	68,6
Транспортные средства	2,2	136,0	0,2	52,3	5,8	в 1,5 раза
в том числе:						
средства наземного транспорта, кроме ж/д и трамваев	2,1	147,2	0,0	—	5,7	в 1,5 раза
Драгоценные, полудрагоценные металлы, камни и изделия из них	21,7	79,9	33,8	79,9	0,0	—
Прочие товары	1,2	73,1	0,7	43,4	2,2	в 1,2 раза
Услуги	13,8	145,8	12,1	122,7	16,8	в 1,9 раза

Источник: МЭС РУз

Таблица 2

Импорт в Узбекистан в январе-декабре 2000 г.

Наименование товаров	В том числе					
	Всего		Дальнее зарубежье			Ближнее зарубежье
	к общему объему, %	соотношению 1999 года, %	к общему объему, %	соотношению 1999 года, %	к общему объему, %	
Продовольственные товары	12,3	88,3	13,0	66,5	11,1	в 2,3 раза
в том числе:						
мясо и субпродукты	0,6	27,4	0,9	27,4	0,0	—
кофе, чай, пряности	0,5	53,0	0,7	52,5	0,1	62,1
зерновые хлеба	2,7	624,7	0,6	2040,1	6,0	в 5,6 раза
сахар и кондитерские изделия	3,3	97,2	4,6	85,0	1,3	в 5,9 раза
какао и продукты из него	0,1	91,1	0,1	80,3	0,1	в 1,2 раза
изделия из хлебных злаков, мучные кондитерские изделия	0,1	87,1	0,1	79,6	0,0	—
другие продовольственные товары	5,0	73,2	5,9	64,9	3,6	110,0
Минеральная и химическая продукция	5,3	91,7	4,5	83,6	6,5	103,1
в том числе:						
продукты неорганической химии	1,4	116,6	0,5	139,4	2,8	111,0
органические химические соединения	1,0	103,1	0,8	74,1	1,2	в 1,9 раза
другая минеральная и химическая продукция	2,9	80,5	3,1	80,9	2,5	79,7
Каучук и резиновые изделия	1,8	117,3	1,3	131,6	2,7	108,4
Пластмассы и изделия из них	4,1	163,5	5,6	161,8	1,8	в 1,7 раза
Энергоносители (топливо мин., нефть и продукты из переработки, бит. вещества)	3,8	169,2	0,5	80,5	9,3	в 1,9 раза
Фармацевтические продукты	1,7	87,7	1,7	74,4	1,5	в 1,3 раза
Текстиль и текстильные изделия	12,6	79,2	13,4	62,6	11,3	в 1,8 раза
в том числе:						
одежда трикотажная и текстильная	0,5	92,6	0,7	92,8	0,1	90,0
другие текстильные изделия	1,0	94,6	1,2	86,7	0,7	в 1,2 раза
Черные металлы и изделия из них	7,9	104,3	5,6	99,4	11,5	108,4
Цветные металлы и изделия из них	0,7	94,1	0,5	68,8	1,0	в 1,4 раза
Оборудование и механич. приспособления	17,4	66,5	21,0	58,7	11,6	109,3
Электрические машины и оборудование	5,2	95,2	6,3	90,9	3,3	111,8
Приборы и аппараты	1,7	153,7	2,4	162,5	0,7	в 1,2 раза
Транспортные средства	11,1	76,3	14,6	73,7	5,3	90,9
в том числе:						
локомотивы ж/д, трамваи	2,2	338,4	2,9	735,2	1,2	111,6
средства наземного транспорта, кроме ж/д	8,7	63,7	11,7	60,3	3,9	87,8
летательные аппараты	0,1	75,3	0,0	—	0,2	65,7
другие транспортные средства	0,0	—	0,0	—	0,0	—
Прочие товары	16,4	152,0	10,3	113,0	26,2	в 1,9 раза
Услуги	8,5	93,1	9,9	86,4	6,3	в 1,2 раза

Источник: МВЭС РУз

Таблица 3
Удельный вес товарооборота, экспорта и импорта Узбекистана со
странами дальнего зарубежья в 2000 году

Страны	Товарооборот общего объема, %	Экспорт общего объема, %	Импорт общего объема, %
Австралия	0,14	0,0	0,3
Австрия	1,65	1,1	2,2
Албания	0,03	0,1	0,0
Аргентина	0,07	0,0	0,2
Афганистан	0,29	0,5	0,0
Багамские о-ва	0,19	0,2	0,2
Бангладеш	0,03	0,1	0,0
Барбадос	1,95	1,8	2,2
Белиз	0,25	0,3	0,2
Бразилия	0,04	0,0	0,1
Бразилия	7,55	11,3	3,2
Венгрия	0,31	0,0	0,6
Вьетнам	0,42	0,8	0,0
Германия	7,48	1,7	14,1
Греция	0,45	0,7	0,2
Дания	0,20	0,0	0,4
Израиль	0,69	0,3	1,1
Индия	0,65	0,5	0,8
Иран	3,0	3,5	2,5
Ирландия	0,36	0,5	0,2
Испания	0,66	1,0	0,3
Италия	2,89	3,4	2,3
Канада	0,44	0,4	0,4
Катар	0,06	0,0	0,1
Китай	2,44	1,1	4,0
КНДР	0,29	0,5	0,1
Корея	10,08	5,1	15,8
Куба	0,05	0,1	0,0
Латвия	2,38	3,1	1,6
Литва	1,18	0,3	2,1
Лихтенштейн	0,05	0,1	0,0
Малайзия	0,18	0,1	0,2
Мексика	0,03	0,0	0,1
Нидерланды	2,80	4,0	1,4
Новая Зеландия	0,04	0,0	0,1
ОАЭ	1,06	0,7	1,4
Пакистан	0,22	0,2	0,3
Польша	1,42	0,4	2,6
Португалия	0,21	0,4	0,0
Румыния	0,06	0,0	0,1
Саудовская Аравия	0,18	0,2	0,2
Сейшельские о-ва	0,08	0,1	0,0
Сингапур	0,73	1,0	0,4
Сирия	0,05	0,0	0,1
Словакия	0,27	0,0	0,1
Словения	0,05	0,0	0,1
СПА	7,88	2,5	14,1
Тайланд	0,13	0,1	0,2
Тунис	0,05	0,0	0,1
Турция	5,03	4,8	5,3
Финляндия	1,16	0,0	2,5
Франция	3,23	2,0	4,7
Чешская Республика	0,60	0,1	1,2
Швейцария	7,63	13,0	1,4
Швеция	0,17	0,0	0,4
Шри-Ланка	0,03	0,0	0,1
Эстония	0,32	0,3	0,4
Япония	1,76	0,7	3,0
Прочие страны	17,44	30,9	1,9

Источник: МВЭС РУз

Таблица 4

Удельный вес товарооборота, экспорта и импорта Узбекистана с СНГ в 2000 г.

Страны	Товарооборот от общего объема, %	Экспорт от общего объема, %	Импорт от общего объема, %
Азербайджан	0,3	0,3	0,4
Армения	0,1	0,1	0,1
Беларусь	1,7	1,0	2,4
Грузия	1,3	2,4	0,1
Казахстан	13,8	8,6	19,2
Кыргызстан	6,3	4,3	8,3
Республика Молдова	0,1	0,0	0,2
Российская Федерация	44,0	46,5	41,3
Таджикистан	5,2	8,6	1,7
Туркменистан	8,4	15,0	1,6
Украина	14,4	13,1	15,8

Источник: МВЭС РУз

3. Торговый баланс, экспорт и импорт за 2000-2005г.г.

Рассматриваемый период характеризуется новой волной либерализации внешнеэкономической деятельности. Это проявилось в мерах по либерализации валютного рынка и быстрой девальвации валютного курса сума с поэтапно осуществляемой унификацией обменных курсов, либерализации экспорта, особенно экспорта продовольствия, сокращении количества товаров, подлежащих запрету на экспорт. Был принят целый ряд важных нормативно-правовых актов, направленных на либерализацию и регулирование внешнеэкономической деятельности.

Таблица 5

Основные показатели внешней торговли Узбекистана						
Показатель	2000г.	2001г.	2002г.	2003г.	2004 г.	1-IX 2005
Внешнеторговый оборот, млн.долл.	6212,1	6307,3	5700,4	6689,2	8669,0	6838,0
страна СНГ	2297,8	2258,7	1823,8	2105,4	3001,7	2519,6
остальные страны	3914,3	4048,6	3876,6	4583,8	5667,3	4318,4
Экспорт, всего, млн.долл.	3264,7	3170,4	2988,4	3725,0	4853,0	3869,5
страна СНГ	1172,2	1090,6	823,5	969,2	1528,7	1294,8
остальные страны	2092,5	2079,8	2164,9	2755,8	3324,3	257,7
Импорт, всего, млн.долл.	2947,4	3136,9	2712,0	2964,2	3816,0	2968,5
Страны СНГ	1125,6	1168,1	1000,3	1136,2	1493,0	1224,8
остальные страны	1821,8	1968,8	1711,7	1828,0	2343,0	1743,7
Торговый баланс, всего, млн.долл.	317,3	33,5	276,4	760,8	1037,0	901
Страны СНГ	46,6	-77,5	-176,8	-167,0	55,7	
остальные страны	270,7	111,0	453,2	927,8	981,3	
Структура внешнеторгового оборота, %	100	100	100	100		
Страны СНГ	37,0	35,8	32,0	31,5	34,5	
остальные страны	63,0	64,2	68,0	68,5	63,5	

Источник: Госкомитет по статистике РУз

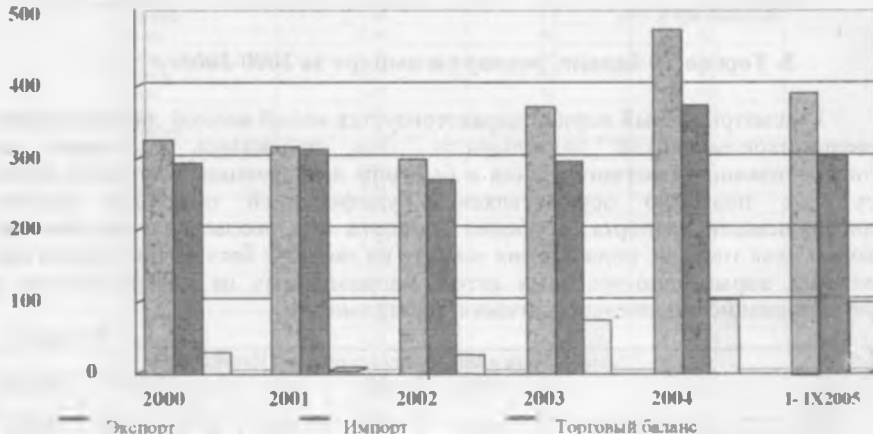
В целях изучения зарубежного опыта и подготовки предложений по дальнейшему совершенствованию мер тарифного регулирования внешнеэкономической деятельности был образован Межведомственный таможенно-тарифный Совет. Принята новая редакция Закона «О внешнеэкономической деятельности», введена новая

Товарная номенклатура для классификации товаров в торговле в соответствии с международными стандартами с 1 января 2002г

За 2000-2005гг. торговый баланс по республике превысил в пользу экспорта товаров по сравнению с импортом и в 2004г. этот показатель составил 1037,0 млн.долл. В 2001-2005 гг. положительное сальдо торгового баланса складывалось, в основном, в торговле со странами дальнего зарубежья

В 2005 г. достигнуты значительные результаты. Обеспечен внешнеторговый оборот в размере 8,7 млрд. долл. США или 129,6% к показателю 2004 г., объем экспорта впервые за годы независимости достиг 4,8 млрд. долл. США, при этом качественным образом меняется его структура. Доля готовой продукции в экспорте возросла на 52 %. В целом во внешнеторговых отношениях в 2004 г. положительное сальдо составило свыше 1 млрд. долларов США, что в 3,3 раза превышает аналогичный показатель 2000 г.

500)



Источник: Госкомитет по статистике РУз

Рис.3 Динамика внешней торговли в млн. долл.

Внешнеторговый оборот в 2004г. по сравнению с 2000 г. увеличился и составил 139,6%, в том числе по экспорту – на 148,7%, а по импорту – 129,5%. Это было достигнуто при неблагоприятной конъюнктуре цен на основные экспортируемые товары страны (хлопок-волокно, медь)

Внешнеторговый оборот Узбекистана в январе-сентябре 2005 г. вырос по сравнению с аналогичным периодом 2004 г. на 9,6% - до 6838 млн. долл. США. Объем экспорта за девять месяцев 2005 г. увеличился по сравнению с январем-сентябрем 2004 года на 9,7% - до 3869,5 млн. долл. США, импорта - на 9,5% - до 2968,5 млн. долл. США. Положительное сальдо внешнеторгового оборота составило 901 млн. долл. США. Внешнеторговый оборот Узбекистана со странами СНГ за отчетный период увеличился по сравнению с январем-сентябрем 2004 г. на 17,4% - до 2519,6 млн. долл. США. В том числе экспорт составил 1294,8 млн. долл. США (рост на 17,4%), импорт - 1224,8 млн. долл. США (рост на 17,4%). Объем внешней торговли со странами дальнего зарубежья увеличился на 5,5% - до 4318,4 млн. долл. США. В том числе экспорт составил - 2574,7 млн. долл. США (рост на 6,2%), импорт - 1743,7 млн. долл. США (рост на 4,5%). В январе-сентябре 2005 г. Узбекистан осуществлял внешнеторговые операции более чем со 130 странами. Основными внешнеторговыми партнерами республики были Россия - 22% внешнеторгового оборота,

Южная Корея – 6,8%, Турция – 5,6%, Казахстан – 5,3%, Великобритания – 4,8%, Иран – 4,2%. В структуре экспорта за 9 месяцев текущего года доля хлопкового волокна выросла по сравнению 9 месяцами прошлого года на 2,5%. Экспорт услуг увеличился на 12,2%, энергоносителей – на 0,9%, черных и цветных металлов – на 24,4%, машин и оборудования – на 45,2%, химической продукции и пластмассы – на 26,4%, продовольствия – на 15,4%.

Импорт машин и оборудования в январе-сентябре 2005 г. составил 1313,5 млн долл. США (44,2% от общего объема импорта), химической продукции и пластмассы – 917,4 млн долл. США (13,4%), черных и цветных металлов – 317 млн долл. США (10,7%), услуг – 285,6 млн долл. США (9,6%), продовольствия – 208,7 млн долл. США (7%). Импорт прочих товаров составил 384,8 млн долл. США (13% объема).

В структуре экспорта за 2000-2004гг произошли положительные сдвиги в сторону роста удельного веса экспорта химической продукции, машин, оборудования и услуг. Доля экспорта услуг увеличилась – соответственно с 13,7 до 14,4%, среди которых более 65% занимают транспортные услуги. Доля экспорта машин и оборудования увеличилась с 3,4% в 2000г до 5,9% в 2004г., но все еще небольшой их удельный вес в общем объеме экспорта.

Таблица 6

Изменения структуры экспорта, %					
Товары	Годы	2000	2001	2002	2003
Хлопковое волокно		27,5	22,0	22,4	19,8
Химическая продукция, пластмассы и изделия из них		2,9	2,7	3,0	3,1
Цветные и черные металлы		6,6	7,0	6,4	6,4
Машины и оборудование		3,4	3,9	3,9	5,9
Продовольствие		5,4	3,9	3,5	2,7
Энергоносители		10,3	10,2	8,1	9,8
Услуги		13,7	14,6	15,9	14,4
Прочие		30,2	35,7	36,8	37,9
Всего		100	100	100	100

Источник: Госкомстат по статистике РУз

Хлопок-волокно продолжает доминировать в экспорте, но его доля снизилась с 27,5% в 2000г до 19,8% в 2003г. Доля экспорта цветных и черных металлов снизилась с 6,6% в 2000 г до 6,4% в 2003 г., энергоносителей соответственно с 10,3% до 9,8%, продовольствия – с 5,4 до 2,7%. Структура импорта также претерпела изменения. За 2000-2003гг уменьшились объемы импорта по таким позициям как продовольствие, цветные и черные металлы, энергоносители, но увеличились по машинам, оборудованию и услугам. В соответствии с проводимой политикой импортозамещения, доля импорта продовольствия за 2000-2003гг. снизилась с 12,3 до 9,9%, а энергоносителей с 3,8 до 2,7%. Доля импорта машин и оборудования увеличилась с 35,4% в 2000г до 44,4% в 2003г., что связано с отраслевыми сдвигами в экономике.

За 2000-2003гг. в территориально-географической структуре доля внешней торговли со странами СНГ снизилась с 37,0 до 31,5%, в том числе по экспорту – соответственно с 35,9 до 27,6% и импорту – с 38,2 до 14,5%. Это обусловлено, в основном, переводом экспорта на конкурентоспособные товары в страны дальнего зарубежья.

Таблица 7

Динамика изменения структуры импорта, %

Товары \ Годы	2000	2001	2002	2003
Продовольствие	12,3	10,8	12,5	9,9
Химическая продукция, пластмассы и изделия из них	13,6	12,7	15,1	12,8
Цветные и черные металлы	8,6	10,9	8,0	7,9
Машины и оборудование	35,4	41,2	41,4	44,4
Энергоносители	3,8	1,9	1,3	2,7
Услуги	8,5	10,3	10,6	10,2
Прочие	17,8	12,2	11,1	12,1
Всего	100	100	100	100

Источник: Госкомитет по статистике РУ

В экспорте этой группы товаров отмечается увеличение доли экспортных поставок группы машин и оборудования, возросшей с 3,4% в 2000г до 5,9% в 2003г. В тоже время по продовольствию и энергоносителям сохранились традиционные экспортные рынки стран СНГ.

По импорту увеличение доли поставок из стран СНГ наблюдается по всем укрупненным товарным группам, кроме энергоносителей и прочей статьи импорта. Это связано с покупкой сравнительно более дешевых товаров, производимых в странах СНГ и более низкими издержками их доставки.

Ведущими торговыми партнерами для экспорта Узбекистана за 2000-2003гг. среди стран СНГ являлись Россия (12,3% от всего экспорта в 2003г), Украина (3,9%), Таджикистан (3,3%), Казахстан (2,7%); среди остальных стран - Великобритания (7,5%), Швейцария (5,9%), Иран (7,4%), США (2,9%), Южная Корея (1,5%). В 2003г в число ведущих экспортных рынков Узбекистана вошла Турция (3,5% объема экспорта). За этот период отмечается снижение объема экспортных поставок в Россию, Казахстан, Туркменистан, Великобританию, Корею, Швейцарию и их увеличение в Украину, Латвию, Таджикистан, Иран, США, Турцию.

Основными странами - торговыми партнерами, откуда происходил в 2003г импорт по странам СНГ остались: Россия (23,3%), Казахстан (6,6%) и Украина (4,6%); по странам остального мира - США (7,7%), Корея (7,9%), Германия (9,8%), Китай (5,5%), Турция (4,8%), Великобритания (2,6%), Франция (1,6%). Импорт из Японии, который занимал одну из ведущих позиций по объему ввоза в Узбекистан в 2003г уменьшился по сравнению с 2001г в 2,1раз. Также за этот период отмечается увеличение импорта из Израиля - в 2,1 раза.

Российский рынок в структуре экспорта и импорта представлен значительными долями поставок по всем группам товаров, в то время как в торговле Узбекистана с другими странами преобладает лишь небольшой товарный набор.

Таблица 8

Географическая структура экспорта, %

Страны \ Годы	2000	2001	2002	2003
Всего	100	100	100	100
Страны СНГ	35,9	34,4	27,6	26,0
Казахстан	3,1	3,7	2,7	2,7
Россия	16,7	16,6	10,6	12,3
Таджикистан	3,1	2,7	3,4	3,3
Туркменистан	5,4	4,4	2,2	-
Украина	4,7	4,7	5,4	3,9

Другие страны СНГ	1,0	0,2	0,7	3,8
Зарубежные страны	64,1	65,6	72,4	74,0
Великобритания	7,2	6,5	7,7	7,5
Иран	2,2	2,6	5,8	7,4
Корея	3,3	4,3	2,2	1,5
США	1,6	2,9	2,6	2,9
Латвия	1,9	2,1	2,6	2,3
Турция	3,0	2,6	3,4	3,5
Швейцария	8,3	6,3	6,3	5,9
Другие страны дальнего зарубежья	38,5	40,4	44,4	31,2

Источник: Госкомитет по статистике РУз

Таблица 9

Географическая структура импорта, %

Страны \ Годы	2000	2001	2002	2003
Всего	100	100	100	100
Страны СНГ	38,2	37,2	36,9	38,3
Казахстан	7,3	6,2	6,7	6,6
Россия	15,8	19,2	22,0	23,3
Украина	6,0	7,1	4,5	4,6
Другие страны СНГ	9,1	4,7	3,7	3,0
Зарубежные страны	61,8	62,8	63,1	61,7
Великобритания	2,0	2,6	2,7	2,6
Германия	8,7	7,8	7,8	9,8
Китай	2,5	2,9	4,2	5,5
Корея	9,7	-11,1	9,5	7,9
США	8,7	6,4	12,1	7,7
Турция	3,3	3,4	3,2	4,8
Франция	2,9	4,0	2,1	1,6
Япония	1,9	4,2	0,7	2,0
Другие страны дальнего зарубежья	21,5	19,5	19,2	13,5

Источник: Госкомитет по статистике РУз

Положительное saldo внешней торговли Узбекистана, в основном, получено за счет торговли с Великобританией - 155,9 млн. долл. и Ираном - 142,2 млн. долл. за 2002г.

4. Интеграция национального транспортного комплекса со странами СНГ и дальнего зарубежья

В условиях структурной перестройки экономики страны большое значение имеет расширение и углубление международного сотрудничества по транспортировке грузов внешнеторгового оборота. Это способствует интеграции национального транспортного комплекса в мировую и европейскую транспортную систему, достижению более высоких организационно-технических и социальных экономических результатов работы всех видов транспорта, в том числе автомобильного.

В западноевропейских странах порядка 3/4 всех грузов международной торговли перевозится автомобильным транспортом. Динамичное развитие

международных грузовых автоперевозок вызвано изменением структуры товарной продукции за счет увеличения в грузовой массе доли высокоценных готовых изделий (в том числе скоропортящихся продуктов питания), полуфабрикатов, комплектующего оборудования, других дорогостоящих грузов.

Так, например, в Российской Федерации объем международных перевозок грузов в страны дальнего зарубежья в 2000 г. вырос по сравнению с 1990 г. более чем в 10 раз, в то время как объем перевозок грузов внутри страны сократился более чем в 2 раза.

В объеме доставки внешнеторговых грузов доля российских перевозчиков в 1998 г. составила порядка 28,1%, в 1999 году примерно 34,7%, в 2000 году 36% и в 2001 году 32,3%.

Повышение доли российских автоперевозчиков в транспортировке экспортно-импортных грузов стало возможным благодаря таким принятым мерам, как:

- снижение таможенных пошлин и продление периода временного ввоза импортного подвижного состава для международных перевозок;
- отмене НДС при перевозке импортных грузов;
- введение разрешительной системы для перевозчиков тех стран, которые ранее работали на безразрешительной основе;
- значительное сокращение квоты зарубежным перевозчикам для ввоза и вывоза из третьих стран;
- усиление контроля иностранных автомобильных перевозчиков на территории России.

Определенные сдвиги имеют место в международных грузовых автоперевозках в Республике Узбекистан, как со странами СНГ, так и со странами дальнего зарубежья. За последние годы по Российской Федерации отмечался постоянный рост международных пассажирских перевозок. Так, за период с 1997 по 2001 г. пассажирский обмен (включая туристические поездки) увеличился в 2,6 раза. Наиболее интенсивный пассажирский обмен сложился с Беларусью, Казахстаном и Украиной, на долю которых пришлось около 90% всего объема перевозок.

Объем автобусных перевозок между Россией и странами Евросоюза в 2001 г. вырос на 25%, по сравнению с 2000 годом превысил 1,1 млн. человек.

Около 13% из общего пассажирского обмена в международном сообщении приходится на долю стран ЕС. Относительная дешевизна автобусных перевозок и развитие туризма способствуют их росту, в отличие от авиационных и железнодорожных перевозок.

В процессе внешнеэкономической деятельности участники транспортных операции вступают в сложные отношения, механизм которых складывается под воздействием политических и экономических факторов, коммерческих и правовых международных и национальных норм, актов, обычаев. В этих условиях грузовладельцу все сложнее становится ориентироваться в транспортной обстановке, зависящей от состояния международных рынков и

позиции клиентуры, транспортной политики отдельных стран и международных союзов.

Требуется профессиональное знание, в том числе знание законодательства разных стран, международных соглашений (конвенции), обычаев, технико-эксплуатационных характеристик транспортных средств, пунктов перегрузки и перевалки грузов, рынка транспортных, посреднических услуг.

Интенсивное развитие внешнеэкономических связей делает необходимой соответствующую организацию международных грузовых перевозок, в том числе автомобильным транспортом. В этом случае предметом международных контрактов будет не только поставка товара, но и оказание транспортных услуг. «Экспорт» транспортной услуги обеспечивает валютную выручку и сохраняет внутри страны ее материальные ресурсы.

Значительную роль в международных перевозках призван играть автомобильный транспорт в силу только, присущих ему достоинств: возможность доставки груза в строго назначенное время от склада товаропроизводителя до склада потребителя, исключая промежуточные перевалочные операции; высокая скорость транспортировки товара (груза), что уменьшает потребность в оборотных средствах и ускоряет оборот капитала; возможность перевозки мелких партий товаров согласно пожеланиям потребителя.

5. Политика открытых дверей и результаты, достигнутые за годы независимости

Руководство Узбекистана уделяет приоритетное внимание развитию внешнеэкономических связей, поскольку в современных условиях глобализации, экономическое развитие страны в решающей степени зависит от ее интегрированности в мировое экономическое сообщество. Проводимая во внешнеэкономической сфере республики «политика открытых дверей», основанная на разработанных Президентом Республики Узбекистан

и А. Каримовым принципах, призвана обеспечить:

- развитие торгово-экономических отношений вне зависимости от идеологических воззрений;

- равноправное и взаимовыгодное сотрудничество, как на двусторонней, так и многосторонней основе;

- приоритет норм международного права перед национальными нормами, признание принципов и правил ВТО, в контексте поэтапной либерализации внешнеторгового режима в процессе интеграции в эту организацию;

- разумный баланс между конкуренцией и сотрудничеством;

- создание режима наибольшего благоприятствования для стран и отдельных иностранных инвесторов, обеспечивающих привлечение самых современных технологий.

Другим направлением во внешнеэкономической политике Узбекистана является всемерное углубление сотрудничества с международными

экономическими организациями и финансовыми институтами, обеспечение взаимовыгодного уровня сотрудничества с ними.

Важнейшей составляющей внешнеэкономической политики государства является привлечение иностранных инвестиций. Основным фактором, определяющим привлекательность инвестиционного климата любой страны, является система льгот и преференций для иностранных инвесторов. В Узбекистане разработана широкая система налоговых льгот для реализации инвестиционных проектов.

В сфере внешнеэкономической деятельности можно отметить следующие результаты, достигнутые за годы независимости:

- проведена демонополизация и децентрализация внешней торговли;
- создана законодательно-нормативная база осуществления внешнеэкономической деятельности, соответствующая международным нормам и стандартам;
- обеспечен поэтапный переход от нетарифных методов регулирования с использованием квот и лицензий к экономически обоснованным методам тарифного регулирования;
- республика стала полноправным членом авторитетных международных экономических и финансовых организаций, таких как Международный валютный фонд, Мировой банк, Европейский банк реконструкции и развития, Азиатский банк развития и многих других, приобрела статус наблюдателя в ВТО;
- проводится поэтапная либерализация внешнеторгового режима и его адаптация к нормам ВТО в контексте вступления в эту организацию;
- установлены торгово-экономические отношения более чем со 140 странами мира, не ограничиваясь сотрудничеством с каким-либо регионом или группой стран;
- объемы внешнеторгового оборота в 2000 г. по сравнению с 1991 г. выросли более чем в 12 раз. При этом необходимо подчеркнуть, что данные результаты достигнуты на фоне 20-40% падения мировых цен на сырьевые товары, которые входят в номенклатуру экспорта Узбекистана;
- существенно изменилась и расширилась география внешней торговли, которая в 1991 г. была практически полностью ориентирована на страны СНГ. По итогам 2000 г. удельный вес стран дальнего зарубежья во внешней торговле Узбекистана составил 63% от всего объема;
- обеспечен стабильный рост физических объемов экспорта при последовательной диверсификации его структуры за счет налаживания производства более 900 видов новой промышленной продукции. По итогам 2000 г. доля продукции с высокой добавленной стоимостью достигла в объеме экспорта 36%, в то время как в 1998 г. она составляла 25%;
- в целом, на протяжении пяти лет обеспечивается положительное сальдо внешнеторгового баланса. Его сохранение позволяет своевременно исполнять кредитные обязательства Республики Узбекистан, не имеющей ни одного случая просрочки выплат по внешним заимствованиям, а также в сочетании с достаточными мерами по либерализации валютного рынка,

сформирована развитая внешнеторговая инфраструктура, участниками внешнеэкономической деятельности являются более 5000 предприятий, узбекскими производителями создано более 200 торговых домов, представительств и совместных предприятий в зарубежных странах;

создан благоприятный инвестиционный климат, что позволило за годы независимости довести общий объем иностранных инвестиций до 11 млрд. долл. США, при этом, создано более 3800 предприятий с участием иностранного капитала

Сегодня усилия Правительства Республики Узбекистан, прежде всего, направлены на переход к более эффективным методам тарифного регулирования торговли.

В республике отменены экспортные таможенные пошлины на все виды товаров и услуг, система лицензирования и квотирования экспорта. Не существует количественных ограничений импорта, а средневзвешенная ставка импортных пошлин в Узбекистане составляет 4,8%.

В настоящее время обеспечена договорно-правовая база торгово-экономических связей. Узбекистан имеет режим наибольшего благоприятствования (РНБ) с 38 странами дальнего зарубежья, с 38 странами заключены соглашения «О защите и взаимном поощрении инвестиций».

Правительство Республики Узбекистан посчитало, необходимым с 2003 г. перейти на СКВ, то есть на свободный обмен узбекской валюты на валюты других стран мира.

В целях закрепления достигнутых результатов и дальнейшего продвижения вперед, Правительством республики определены стратегические направления внешнеэкономической политики Узбекистана, которая, в первую очередь, направлена на обеспечение экономического роста страны и повышение благосостояния народа.

Внешнеторговая деятельность тесно связана с транспортными операциями, которое по своей сути начинают и завершают процесс реализации внешнеторговой сделки. Тем самым они не только обуславливают практическую реализацию купли-продажи, но заметно влияют на контрактную цену товара. Усилия предприятий даже при высоком качестве экспортной продукции могут быть неэффективными, если неудовлетворительно организовано транспортное обслуживание, имеются просчеты и ошибки в выборе базисных условий поставки товаров, транспортных условий в договорах купли-продажи

6. Присоединение Республики Узбекистан к международным Конвенциям, регулирующим автомобильные перевозки

По данным Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта, в обязанности которого входит межведомственная координация автотранспортной деятельности в республике, включая международные автомобильные перевозки Республика Узбекистан по состоянию на 2003 г. присоединилась к 13 международным Конвенциям (табл.10), регулирующим автомобильные перевозки, которые позволяют национальным перевозчикам

Таблица 10

Международные конвенции – регулирующие автомобильные перевозки, к которым присоединилась Республика Узбекистан

№ п.п.	Наименование	Дата подписания	Присоединение Республики Узбекистан	Дата вступления в силу
1	Конвенция о дорожном движении	08.11.1968 г Вена		17.01.1996г
2	Конвенция о дорожных знаках и сигналах	08.11.1968 г Вена		28.05.1997г
3	Ташкентская конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR-KONVENT)	14.11.1975г Ташкент	31.08.1995г №131-1	28.01.1996г
4	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)	19.05.1956г Женева	31.08.1995г №132-1	27.12.1996г
	Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)	05.07.1978г Женева	30.08.1996г №298-1	25.02.1997г
5	Конвенция о правах, направленных на расширение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности от 1970 года		22.12.95г №181-1	
6	Конвенция о транзитной торговле внутриазиатских государств		22.12.95г №187-1	
7	Международная конвенция о применении условий присоединения к конвенции о контроле грузов на границах	23.10.1982г Женева	30.08.1996г №297-1	27.02.1997г
8	Ташкентская конвенция, касающаяся контейнеров (ООН ИМКО)	02.12.1972г Женева	30.08.1996г №295-1	27.05.1997г
9	Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, используемым в пути и вывозимым для таможенных целей	21.01.1994г Женева	30.08.1996г №296-1	17.01.1998г
10	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки ЕСТР (с изменениями, введенными поправкой I к Соглашению, вступившей в силу 3 августа 1973 года) и Протокол о подписании	01.07.1970г Женева	29.08.1998г №685-1	20.04.1999г
11	Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной дорожной перевозки грузов	14.12.1956г Женева	29.08.1998г №686-1	20.01.1999г
12	Ташкентская конвенция о временном ввозе дорожных перевозочных средств для коммерческого пользования	18.05.1956г Женева	№731-1	11.04.1999г
13	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, используемых для этой цели	01.09.1970г Женева	№732-1	11.01.2000г

цивилизованно вступить на рынок международных автотранспортных услуг. Конвенция о международных автоперевозках пассажиров и их багажа (КМАПП) от 9 октября 1997 г. (г. Ереван), подписана главами правительств участников СНГ, в том числе Республики Узбекистан. Проводится активизация работы по заключению межправительственных соглашений в области международного автомобильного сообщения с зарубежными странами, заключено и ратифицировано более 20 многосторонних и двухсторонних соглашений.

Тем не менее, сложившееся на сегодня положение может привести к снижению доли национальных автоперевозчиков в международных перевозках. По мнению специалистов Ташкентского учебно-научного центра «BILIMINTRANS» академии международного союза автомобильного транспорта (МСАТ)*, этому способствуют следующие внешние и внутренние проблемы.

Внешние – это главным образом чрезмерно высокие сборы и пошлины при транзите через страны СНГ, такие как Казахстан и Туркменистан, непредусмотренные межправительственными соглашениями платежей за транзит опять таки в странах СНГ: Казахстане, России и Азербайджане

* В.А.Тогольди, Н.Н.Чубенко, Н.В.Кузнецов. Международные автомобильные перевозки (экономика, логистика). Т. 1. 2002

Внутренние – это несовершенство законодательной базы, отсутствие действенного государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок и целый ряд внутренних экономических барьеров, абсолютно недостаточное количество транспортных средств, отвечающих международным требованиям (прежде всего, по экологическим параметрам), что способствует захвату рынка транспортных услуг иностранными автомобильными перевозчиками.

7. Основные направления транспортного сотрудничества в СНГ*

Транспортное сотрудничество целесообразно развивать в различных, но взаимосвязанных направлениях, определяемых следующими, сложившимися основными сферами совместной работы органов управления национальными транспортными системами:

- нормативно-правовое меж- – и внутригосударственное регулирование транспортной деятельности с целью создания равных и благоприятных условий для всех участников формируемого общего рынка транспортных услуг;
- обеспечение максимальной эффективности совместного использования существующих объектов транспортной инфраструктуры;
- обеспечение с позиции общего транспортного сотрудничества максимальной эффективности инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, транспортной и дорожно-строительной техники;
- согласованные мероприятия по унификации и повышению эффективности организации оперативного управления национальными транспортными комплексами;
- унификация и автоматизация информационного обеспечения участников рынка транспортных услуг;
- унификация, повышение эффективности системы кадрового обеспечения транспортного комплекса.

Основными направлениями сотрудничества являются комплексный перевод транспорта на рыночные условия функционирования и создание согласованной системы функционирования транспорта.

Перевод транспорта на рыночные условия функционирования предусматривает:

1. Принятие согласованной транспортной политики государств с учетом либерализации и проведения экономической реформы:

- формирование национальных концепций реформирования транспорта, создание условий для демополизации отдельных сфер деятельности, приватизации и развития рыночной конкуренции;

* Источником материалов международной торговли транспортом «Особенности перевозок товаров в СНГ», «Интермарк Восток», 2001

- создание системы экономических и правовых отношений между участниками перевозочного процесса, стимулирующей снижение издержек перевозочного процесса;
- взаимная гражданско-правовая ответственность между перевозчиками, владельцами подвижного состава, грузовладельцами (пассажирами), другими организациями, участвующими в осуществлении перевозок.

2. Формирование законодательной базы функционирования транспорта в рыночных условиях:

- проведение разделения функций государственного регулирования и хозяйственной деятельности в отраслях транспорта с приданием органам государственного управления функций формирования национальной политики в области транспорта;
- разработка системы контроля за соблюдением транспортного законодательства без права вмешательства в деятельность хозяйствующих субъектов;
- государственное, договорно-правовое регулирование межгосударственных взаимоотношений в области транспорта с учетом принятых межгосударственных договоров и на основе модельного законодательства.

3. Проведение приватизации и разгосударствления в отраслях транспорта:

- разделение монопольных и конкурентных видов транспортной деятельности в организационном и экономическом отношении в соответствии с национальными концепциями реформирования отраслей транспорта;
- разгосударствление и приватизация транспортных средств, создание правовых условий для формирования акционерных обществ, товариществ, частных предприятий, а также альтернативных транспортных организаций, совместное использование существующих инфраструктур государственного транспорта пользователями различных форм собственности;
- выделение отраслей транспорта, остающихся в государственной собственности, и определение порядков их функционирования (магистральный железнодорожный транспорт, международные автомобильные дороги, навигационные службы авиации и водного транспорта).

Создание согласованной системы функционирования транспорта предусматривает:

1. Формирование общего рынка, равных и благоприятных условий для производителей транспортных услуг:

- создание внутригосударственных социально-экономических условий и законодательное обеспечения для формирования международного рынка транспортных услуг;

- принятие совместных мер по унификации основных положений хозяйственных законодательств, касающихся транспортной деятельности, в том числе налогового, банковского, валютного, таможенного и др., внедрение единых прав и обязанностей участников рынка транспортных услуг;
- взаимное предоставление перевозчикам режима хозяйствования и условий перевозок (в том числе транзита) не хуже тех, которые обеспечиваются для национальных перевозчиков;
- проведение согласованной государственной политики повышения эффективности и конкурентоспособности транспортных услуг, создание благоприятных внутригосударственных и межгосударственных условий для функционирования транспорта.

2. Проведение согласованной тарифной и налоговой политики:

- определение видов грузовых транспортных тарифов и сборов, подлежащих выравниванию и фиксирование их уровня без права его превышения;
- выравнивание стоимости тарифов пассажирских перевозок в зависимости от уровня предоставляемого сервиса, определенного по согласованной методике;
- гармонизация систем взимания налогов и государственных сборов, связанных с использованием и содержанием технических средств транспорта, находящихся в государственной собственности;
- принятие межгосударственных документов, национальных подзаконных актов, обеспечивающих возможность наиболее полной информации всех участников перевозок грузов и пассажиров о работе единого рынка транспортных услуг;

3. Сохранение и развитие единого технико-технологического построения транспортной деятельности:

- создание и применение единых стандартов и типовых технологических процессов производства, эксплуатации и ремонта транспортных средств, обеспечение безопасности перевозок и функционирования транспорта;
- преимущественное использование типового унифицированного подвижного состава и обустройство на всем едином транспортном пространстве;
- введение единого порядка лицензирования транспортной деятельности с распространением их действия на всю территорию Общего транспортного пространства

4. Общую линию сотрудничества с третьими странами и международными организациями:

- выработка общих позиций при работе в международных организациях по конкретным рассматриваемым вопросам и проблемам;

- унификация внутренних правил перевозок грузов и пассажиров и согласованное предоставление третьим странам условий деятельности на транспортном пространстве;
- гармонизация правовых документов с международными европейскими конвенциями по транспортному сотрудничеству.

Первоочередной мерой в сфере транспортного сотрудничества является согласованная разработка и унификация транспортного законодательства, которая включает:

1. Формирование правовой основы межгосударственных взаимоотношений в области транспортной деятельности:

- подготовку и заключение Договора о формировании, использовании и развитии Общей транспортной системы, формирование основ транспортного сотрудничества государств-партнеров;
- принятие межгосударственных кодексов и соглашений по видам транспорта;
- принятие межгосударственных решений, определяющих порядок взаимоотношений, не установленных межгосударственным законодательством в области транспорта.

2. Согласование свода законов и законодательных актов, определяющих деятельность транспортного комплекса:

- платежной, налоговой и тарифной политики, лицензирование и страхование в области транспорта;
- порядка перевозок грузов и пассажиров, взаимоотношений перевозчика, экспедитора и клиента;
- технических требований к транспортным коммуникациям, нагрузкам и габаритам транспортных средств, порядка въезда (выезда) и транзита транспортных средств.

3. Сравнительный анализ принятых в государствах законов о транспортной деятельности и проведение мер по их унификации:

- определение перечней законов, подлежащих унификации;
- проведение сравнения действующего законодательства с принятыми модельными законами, договорами и соглашениями, действующими между государствами;
- устранение противоречий (юридических коллизий) как между действующими национальным законодательством, как и с принятыми модельными законами, межгосударственными договорами и соглашениями.

4. Формирование унифицированной законодательной базы деятельности транспорта:

- согласование перечня модельных законов, регламентирующих деятельность транспорта и предоставление транспортных услуг;
- подготовка и принятие межпарламентскими органами проектов модельных законодательных актов (основ законодательств);

- принятие в государствах внутренних законодательств и исполнительных актов, обеспечивающих реализацию международных модельных;
- функционирование в государствах унифицированных на межгосударственном уровне национальных законодательств.

5. Согласование развития Общих транспортных систем:

- анализ их технико-технологического состояния и выявление узких мест для их эффективного совместного функционирования;
- составление и реализация согласованных средне - и долгосрочных программ их развития;
- формирование и реализация программ комбинированных (мультимодальных) перевозок и согласованного использования различных видов транспорта.

Конкретные мероприятия по указанным направлениям сотрудничества должны разрабатываться на основе:

- анализа сложившегося состояния нормативной и правовой базы регулирования транспортного комплекса государств Содружества, существующих межгосударственных соглашений и Конвенций в области транспорта;
- международных соглашений и Конвенций ЕЭК ООН в области транспорта и торговли;
- положений и направлений деятельности международных организаций в области транспорта, электрической и почтовой связи, в деятельности которых принимают участие страны СНГ.

Контрольные вопросы

1. Объективность интегрирования Республики Узбекистан в мировое экономическое пространство
2. Структура товарооборота РУз и его активное сальдо
3. С какими государствами мира имеет место рост торговых операций РУз
4. Экспорт хлопко-волокна, пряжи текстильных и трикотажных изделий
5. Экспорт услуг предприятий
6. Перечень ведущих стран мира по импорту высокотехнологических товаров в Узбекистан
7. Основные показатели внешней торговли Узбекистана за 2000–2002 гг. по экспорту и импорту товаров
8. Изменение структуры экспорта товаров РУз за 2000–2002 гг. по хлопко-волокну, машины и оборудования, услуги
9. Политика открытых дверей и результаты, достигнутые за годы независимости РУз
10. Присоединение РУз к международным Конвенциям, регулирующим автомобильные перевозки
11. Основные направления транспортного сотрудничества в СНГ
12. Согласование развития общих транспортных систем

II. СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

1. Национальные особенности рынка транспортных услуг

Национальные особенности формирования рынка транспортных услуг предопределили следующие три группы международных перевозок товаров как в Узбекистане, так и в большинстве стран мира:

- экспортно-импортные перевозки (конкретного государства);
- международные транзитные;
- перевозки грузов иностранными фрахтователями (ГИФ) (фрахтователь здесь понимается как перевозчик)

Принципиальные различия между этими группами проявляются в транспортно-технологических схемах доставки грузов, в организации транспортно-экспедиционного обслуживания, в системе оплаты за перевозку и взаимных расчетов участников процесса.

Наиболее важными из них являются особенности транспортно-технологических схем доставки товаров, определяющие различия в правовых и финансово-экономических аспектах.

Так, например, в экспортно-импортных перевозках товаров грузоотправитель (поставщик) и грузополучатель (потребитель) находятся на территории страны экспортера или импортера товара (например, в Узбекистане или любом другом государстве мира), а поэтому весь объем перевозок вовлечен либо в производство, либо в сферу потребления, т.е. находится в сфере обращения. В этом случае несколько сложны международные смешанные перевозки товаров с участием нескольких видов транспорта.

В то же время в международных транзитных перевозках и перевозках ГИФ как грузоотправитель, так и грузополучатель могут находиться за пределами этой конкретной страны.

Второе различие – в формировании грузового рынка. Общий рынок перевозок (по Республике Узбекистан) для экспорта-импорта не зависит от оборота экспедиторов и определяется размерами внешнеторгового оборота страны в сложившейся экономической ситуации. В международных транзитных и перевозках ГИФ положение иное. Рынок груза формируется за пределами страны, не зависит от состояния экономики этой страны, а также значительно больше того объема, который может осваиваться и фактически осваивается транспортом конкретной страны. Отсюда фактически объем грузов, привлекаемых к международным транзитным перевозкам и иностранными перевозчиками полностью зависит от состояния их технической базы транспорта, квалификации, репутации и добросовестности международных перевозчиков, а также определяется согласованностью действий и правильным государственным регулированием в этом отношении рынка.

Еще одним различием между экспортно-импортными, международными транзитными и перевозками ГИФ является способ оплаты и принцип формирования тарифов за перевозку. Действующими нормативными

документами экспортные перевозки до границы конкретной страны и импортные от ее границ обеспечиваются транспортными средствами этой страны, за счет местных грузовладельцев в национальной валюте по тарифам. Только в случаях, если зарубежный партнер изъявит свое согласие оплачивать груз по импорту «франко-завод-изготовитель продукции» или по экспорту «франко-получатель», оплата за перевозку по территории Узбекистана может производиться в свободно конвертируемой валюте (СКВ). Кроме того, оплата в СКВ производится в тех случаях, когда отправитель-получатель продукции на территории Республики Узбекистан является зарубежная фирма.

Развитие международных автомобильных перевозок грузов способствует применению принципов логистики, в частности, технологии «точно во время». Это тем более важно, если учесть, что непроизводительные простои транспортных средств могут составлять в настоящее время до половины времени оборота автоперевозки. При передаче груза от перевозчика грузополучателю автомобиль может простаивать несколько суток. Нескольких суток могут достигать также простои на пограничных переходах. Это вызвано необходимостью оформления документации, отсутствием оперативной связи между участниками транспортного процесса, из-за чего грузополучатель может быть не готов к приему груза, а водитель не может сообщить о возможных непредвиденных задержках в пути. Из-за этого точное планирование времени окончания сдачи груза получателю крайне затруднительно, как планирование загрузки транспортного средства в обратном направлении. Обратный порожний пробег уменьшает потенциальный доход перевозчика, а требование оплаты заказчиком порожнего пробега приводит к удорожанию транспортных услуг.

Интенсивность использования автотранспорта у узбекских перевозчиков намного ниже, чем у дальних зарубежных транспортных фирм, которые обеспечивают годовой пробег автомобилей в среднем 200 тыс. км. За счет этого в иностранных фирмах дальнего зарубежья за 1,5-2,0 года окупаются затраты на приобретение транспортного средства. Получаемая прибыль дает им возможность обновлять парк транспортных средств каждые 4-5 лет. Не случайно на отдельных рынках (например, на российском рынке) активно действуют торговые и лизинговые компании по реализации подержанных автомобилей в возрасте от 2 до 5 лет. Такие автомобили, которые уже окупил себя за первые 1,5-2 года, обеспечивают владельцам чистую прибыль последующие 2-3 года. Неплохо было бы организовать такой рынок торговли в Республике Узбекистан.

2. Объемная доля транспортных компаний в международной перевозке грузов и неравное положение узбекских транспортников

По решению Правительства Республики Узбекистан, начиная с 1995 г. определены следующие автомобильные пограничные переходы (АПП) через Узбекистан в сопредельные государства: п. Алат в Бухарской области, г. Бекабад, местности Гишт куприк и Яллама в Ташкентской области, поселки

Хайратон и Узун в Сурхандарьинской области; г. Ургенч в Хорезмской области и п. Айдархон в Ферганской области, города Андижан и Самарканд.

В Республике Узбекистан в настоящее время на перевозке грузов автомобильным транспортом объемная доля иностранных транспортных компаний в целом превышает объемную долю узбекских транспортников. Если узбекскими автоперевозчиками в 1996 г. были доставлены 34 тыс. тонн грузов в Иранский порт Бендер Аббас (на Персидском заливе) то эта цифра в 2001 г. достигла до 487 тыс. тонн. В 2001 г. по территории Узбекистана было перевезено 750 тыс. тонн, грузов Исламской Республикой Иран, часть из них транзитом. Превышение доли иностранных транспортных компаний объясняется серьезным отставанием материально-технической базы узбекских перевозчиков, прежде всего автотранспортных средств, отвечающих международным требованиям по экологии.

Меньшая доля узбекских автоперевозчиков приводит к тому, что прибыль от предоставления транспортных услуг получают иностранные фирмы, а не отечественные автотранспортники. Кроме того, не используются возможности по созданию в стране новых рабочих мест, повышению занятости высококвалифицированных профессионалов. Узбекистан лишается поступлений в виде налогов с предпринимательской деятельности и наносится ущерб ее экономическим интересам. Престиж страны в этом вопросе не высок.

Удельная себестоимость международных автомобильных перевозок колеблется в зависимости от методики расчета от 0,96 до 0,49 долл./км. Доходные ставки при выполнении международных перевозок на примере маршрутов в Иран (в порты Персидского залива) и в Россию могут в целом оцениваться от 1,19 до 0,79 долл./км.

Для узбекских автоперевозчиков по сравнению с их иностранными коллегами из дальнего зарубежья намного тяжелее приобрести необходимые транспортные средства, отвечающие международным требованиям. Из-за экологических ограничений на международных трассах (за исключением стран СНГ, Китая и некоторых других государств) практически не могут использоваться автомобили узбекских перевозчиков, работающие в настоящее время на международных автомобильных перевозках. Эти автомобили производства бывшего СССР и небольшое количество тягачей Мерседес-Бенц 1935, собранных в Хорезме на базе готовых агрегатов из ФРГ. При составлении контракта на сборки этих тягачей, Министерство внешнеэкономических связей Республики Узбекистан не учло недостаточной экологичность этой модели тягача для международных перевозок. Этот тягач отвечает требованиям только Евро 1, но не Евро 2 и 3, не говоря о Евро 4.

Налю отметить, что если предприниматели транспортных фирм большинства государств дальнего зарубежья оплачивают непосредственно только стоимость транспортного средства (для автопоезда это составит в пределах 110 тыс. долл.), то узбекские перевозчики вынуждены платить значительно больше. Это ставит их в неравное положение.

Единовременные затраты при приобретении транспортного средства импортного производства из дальнего зарубежья почти в 1,5 раза превышают

стоимость самого автопоезда. Дополнительно надо платить: НДС (до 20%), таможенную пошлину от таможенной стоимости тягача и полуприцепа (10-20%), налог на приобретение транспортного средства (10-20%).

В некоторых зарубежных странах бывшего СССР и стран СНГ ряд дополнительных платежей взимается, но увеличение затрат все-таки заметно меньше, чем в Узбекистане. Например, в Эстонии дополнительно взимается только НДС - 18%, на Украине - таможенная пошлина - 10% и налог на приобретение - 5%.

Из-за неблагоприятного налогового и таможенного режима узбекские международные автоперевозчики не могут приобрести новые модели автопоезда EURO MA3-AT98 выпуска в СНГ (Республика Беларусь), отвечающие требованиям EURO-2 (а при установке в этом тягаче двигателя типа Detroit Diesel и Cummins с электронным впрыском топлива - EURO-3). В Латвии и Белоруссии их имеется более 10 тыс. ед., несколько больше в Литве и это при их имеющейся разнице в территории и экономическом потенциале Узбекистана. В Польше парк таких транспортных средств почти в два раза больше - 20 тыс. ед., столько же в Болгарии.*

3. Приобретение автопоездов иностранного производства по лизингу

В последние годы основной формой приобретения автопоездов иностранного производства становится лизинг, который считается более выгодным, чем кредит.

Условия лизинга обычно состоят в следующем:**

- 15-20 % предплата в зависимости от суммы контракта;
- рассрочка остального платежа от 36 до 60 месяцев при гарантии надежного зарубежного банка страны или Правительства (для сравнения: срок получения кредита обычно не может превышать одного года);
- 9,5 % годовых составляет ставка комиссионных лизинговой фирме на остаточную стоимость имущества.

Оплата лизинговых платежей осуществляется равными долями и может производиться согласно договору ежемесячно, ежеквартально или раз в полгода.

Для того, чтобы приобрести автомобиль по лизингу, требуется только предплата контракта лизингодателю. Затратив сумму равную стоимости одного автомобиля, можно взять на условиях лизинга 5-6 транспортных средств, которые после окончания срока договора (от 3 до 5 лет) перейдут в собственность перевозчика. При лизинге сохраняется необходимость таможенных и других платежей, но может применяться их рассрочка на период до 3 лет. Рекомендуется в договоре определить срок внесения первого лизингового платежа через 6 месяцев с момента получения автомобиля, когда автомобиль уже начал давать отдачу, т.е. прибыль.

Заключать договор лизинга на новые автомобили целесообразнее непосредственно с заводами-изготовителями, если они имеют свои предста-

* Автомобильный транспорт. №8, 1990, С. 8

** Платонов Н.Г., Чалов И.В. Экономические критерии лизинга как методы обновления парка подвижного состава. Сиб. Тр. докт. экон. Ун-та, 24-27 сент. 1997 г., 4-2 С. 21-22

вительства в нашей стране. Лизинговые платежи у посреднических фирм как правило дороже.

Ведущей компанией по представлению в лизинг транспортных средств, бывших в эксплуатации (тягачи в возрасте от 2 до 5 лет, полуприцепы без ограничения возраста), является Восточно-Европейское транспортное агентство (г. Аахен, Германия), имеющие представительства в России, Белоруссии и на Украине.

При подготовке контракта клиент должен представить бизнес-план, который проходит тщательную экспертизу. В случае риска (нестабильности политической, экономической или финансовой ситуации в стране или из-за влияния других факторов) стоимость контракта и величина первого взноса может быть повышена.

Приведем пример из жизни Российских международных автоперевозчиков*. Имеются случаи, когда с целью обойти требования налогового и таможенного законодательства российские автоперевозчики регистрируют фирмы, осуществляющие международные автомобильные перевозки в других государствах, например, в Голландии. Таким образом, им удается приобретать и использовать транспортное средство, не уплачивая ввозных пошлин. Такая практика, безусловно, наносит ущерб государственным интересам самой России, но первопричиной здесь является чрезмерное налоговое бремя.

В ряде регионов России имеются положительные решения отдельных моментов. Предприниматели Свердловской и Тюменской областей освобождены от налога на приобретение транспортных средств. Такое же положение в Ростовской области для предприятий, выполняющих международные автомобильные перевозки, если более 50% парка совершают рейсы за границу, и в Волгоградской области это касается на приобретения транспортных средств, отвечающих требованиям международных автомобильных перевозок.

Территориальные органы власти, хокимияты вилайатов или Кабинет Министров Республики Узбекистан могли бы представлять предприятиям, выполняющим международные автомобильные перевозки, льготы на приобретение транспортных средств, как это имеет место в отдельных регионах Российской Федерации.

4. Некоторые вопросы, требующие решения

Помимо вышеперечисленных, в деятельности узбекских автоперевозчиков можно назвать такие проблемы, как отсутствие транспортных средств, отвечающих европейским требованиям по экологии и безопасности. Многие предприятия, мелкие, у них тяжелые финансово-экономические условия работы, слабая интенсивность эксплуатации автомобилей.

Требуется своего развития и законодательная база, необходимо совершенствовать налоговое законодательство с целью поощрения узбекских международных автоперевозчиков и стимулирования развития их деятельности.

Для этого целесообразно пересмотреть размер таможенных пошлин на

* Итоги деятельности АСМАП 1995-1996. М. АСМАП 1996

приобретение подвижного состава для выполнения перевозок грузов (пассажиров) в международном сообщении. Требуется своего развития дорожная инфраструктура и обустройство пунктов пропуска на границах, что будет способствовать сокращению неоправданных простоев и потерь времени, которые не дают в полной мере проявиться важнейшим конкурентным преимуществам автомобильного транспорта – скорость доставки грузов и перевозка «от двери до двери».

Необходимо радикальное решение проблемы защиты международных автоперевозчиков как в самом Узбекистане, так и за его пределами от криминальных элементов.

Требуется контроль за соблюдением межправительственных соглашений Узбекистана по вопросам выполнения международных автомобильных перевозок. В частности, это касается перевозок из Узбекистана иностранными перевозчиками в третьи страны и из третьих стран в Узбекистан.

Обременительны для узбекских перевозчиков также дорожные, экологические и прочие сборы, взимаемые в других странах и непредусмотренные межправительственными соглашениями. Например, при пересечении границ таможенные органы отдельных соседних государств требуют оформления дополнительного страхового полиса своей страны, хотя они присоединились к Соглашению о «Зеленой карте».

Имели место довольно частые случаи недоставки грузов в таможенные места назначения, из-за чего Международные организации на некоторый период ограничили применение Конвенции МДП для ряда наименований товаров. Российский Государственный таможенный комитет такое ограничение распространил для 20 наименований товаров (шоколад, какао содержащие продукты, мебель, легковые автомобили, бытовая электротехника и др.), на которые введено обязательное таможенное сопровождение для перевозчиков независимо от страны.*

5. Наземные транспортные коридоры Узбекистана к мировым водным бассейнам

Под транспортным коридором понимается совокупность видов транспорта, согласованно функционирующих на приоритетных направлениях перевозок грузов и пассажиров. Интермодальный транспортный коридор проходит по территориям соседствующих государств. По территории Узбекистана проходят 6 наземных транспортных коридоров, наиболее перспективны следующие:

Центральный коридор – общая протяженность более 3 тыс. км (Узбекистан–Туркменистан–Азербайджан–Грузия или Ташкент–Ашхабад–Туркменбаши–Баку–Поти (Батуми), называемый в международной практике «Евразийским коридором»). Этот коридор – давно установившаяся единая система наземных автомобильных и железнодорожных коммуникаций, которая соединяет центрально азиатский регион и Закавказье с европейским континентом по Черноморскому бассейну, используя Грузинские морские

* Издательство транспортной информации. № 08-09, 1988, С. 12

порты в городах Поти и Батуми. Автомобильная дорога, проходящая, по территории Узбекистана составляет 662 км.

По свидетельству экспертов этот коридор позволяет пропускать транзитное движение железнодорожных транспортных средств, при условии реконструкции мостов и некоторых участков дорог на территории Азербайджана, Туркменистана и Грузии.

Наземные участки железнодорожного маршрута по «Евразийскому коридору» проходят по территориям:

Узбекистана (Чингильды – Фараб) – 761 км;

Туркменистана (Фараб – Турменбаши) – 1141 км;

Азербайджана (Баку – Буюк Касек) – 511 км;

Грузии (Буюк Касек – порты городов Поти и Батуми) – 464.

Следует отметить, что железнодорожная магистраль, имеющая достаточно высокую пропускную способность (порядка 40 пар поездов в сутки), оборудована, и часть линии электрифицирована. Однако в настоящее время транспортный потенциал используется лишь на 25-30%, что, очевидно, связано как с техническими проблемами паромной переправы Туркменбаши – Баку, так и с политическими, экономическими проблемами на Кавказе.

Как уже отмечалось, одной из важнейших составляющих коридора является паромная переправа Туркменбаши – Баку протяженностью 298 км.

В настоящее время паромные порты Туркменбаши и Баку нуждаются в реконструкции в связи с поднятием уровня Каспия (на 2,01 м по сравнению с 1978 г.). Кроме этого, паромный комплекс порта Туркменбаши может обрабатывать одновременно только по 1 парому. Среднее время загрузки составляет от 9 до 32 ч., а время перехода между Туркменбаши и Баку в среднем 15-16 ч. Следовательно, общее время паромной переправы составляет от 24 до 48 ч., в зависимости от вида используемого транспорта.

Касательно торгового порта Поти, можно сказать, что он является крупнейшим универсальным портом на Черноморском побережье Грузии, способным принимать суда грузоподъемностью до 30 тыс. тонн. Грузооборот порта составляет 6 млн. тонн, имеются 17 причалов, разбитых на комплексы по переработке различных грузов.

Порт хорошо оснащен технологическим оборудованием, перегрузочной техникой.

Следует отметить, что практически все транспортно-экспедиционные компании мира остерегаются пользоваться портами Поти и Батуми в связи с нестабильностью в военном отношении в Республике Грузии. К сожалению, этим же надо объяснить практическое отсутствие автомобильных перевозок из Узбекистана по данному коридору.

Сравнительная оценка экономической эффективности использования транспортного коридора двумя видами транспорта показывает эффективность в пользу железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным.

Южный коридор или коридор Ташкент–Чорджоу–Теджен–Мешхед–Бендер Аббас, протяженностью 2912 км.

Использование этого транспортного коридора связано, прежде всего, с недавно введенным в эксплуатацию 300 км участком железнодорожной транспортной магистрали Теджен-Серакс-Мешхед, которая проходит по одному из маршрутов «Великого шелкового пути», т.е. с тихоокеанского побережья Китая до средиземноморского побережья Турции.

Этот коридор имеет особую важность для Узбекистана. Здесь пограничные терминалы, как с туркменской, так и с иранской стороны оснащены всеми необходимыми техническими средствами для перевода составов с одной колеи на другую (1520 мм в Туркменистане и 1435 мм в Иране). Расчетная пропускная способность этой дороги 5,3 млн. тонн в год.

Железнодорожная станция Серакс построена как целый комплекс для осуществления железнодорожных операций и прохождения таможенных процедур, включая в себя инфраструктуру по содействию трансграничным перевозкам. На железнодорожной станции Серакс выполняются все железнодорожные операции, включая перевозку экспортных товаров, перевозку и транзит импортных грузов, погрузочно-разгрузочные работы, смену колесных тележек, перегрузку контейнеров и т.д.

На сегодня более 30% экспорта узбекского хлопкового волокна в Европу и Азию перевозятся с Иранского порта Бендер Аббас, куда его доставляют как автомобильным, так и железнодорожным транспортом.

Здесь следует отметить, что с завершением строительства железнодорожной линии Теджен-Серакс-Мешхед в мае 1996 года эта линия получила статус евроазиатской и рассматривается в качестве дополнения к Транссибирской, связывая Китай с Европой через центрально азиатские страны. Китай, считая эту дорогу частью Евроазиатского наземного транспорта, придает огромное значение его развитию.

С пуском в эксплуатацию этой линии в значительной степени сократились расстояния от Китайских портов до Стамбула. Если по Транссибирской железной дороге это расстояние составляло около 14000 км, то теперь через Центрально азиатский регион – 8500 км.

С целью обеспечения более качественного транспортного обслуживания многие участки железнодорожной магистрали на Туркменской, Иранской и Турецкой территориях подвергались полной реконструкции и дублированию.

Хотя эксплуатация этого железнодорожного коридора для Республики Узбекистан экономически выгодна, в силу ряда причин – политического, экономического и организационного характера сдерживается. В числе таких причин, прежде всего, скудность договорно-правовой базы, которая позволила бы Республике Узбекистан участвовать в эксплуатации этой магистрали.

Следует отметить также то, что железнодорожные перевозки по этому коридору в настоящее время затруднены в силу отсутствия договорной базы по использованию вагонов, принадлежащих странам отправителям на территории Ирана.

Как было изложено, автомобильная перевозка экспортных грузов в 2001 г. в порт Бендер Аббас составил 487 тыс. тонн., то есть рост по сравнению с 1996 г. - почти в 14 раз. Транзитные грузы из Исламской Республики Иран через

Узбекистан превышает от уровня экспортных грузов Узбекистана в 1,5 раза в 2001 г.

Северо-Западный или железнодорожный коридор Ташкент–Брест, протяженностью 4249 км, является традиционным выходом в Россию через Нукус–Кунград, далее из России в Белорусский пограничный г. Брест. В связи с пуском в эксплуатацию железнодорожной участки Навои–Учкудук–Нукус–Кунград, протяженность железнодорожного маршрута сократилась с одной стороны, и с другой стороны, эта линия обеспечена без пересечения соседнего государства Туркменистан.

Юго-Восточный или коридор Узбекистан–Казахстан–Китай или Ташкент–Алматы–Талды Курган–Дружба–Алашанькоу–Урумчи и далее к Китайским портам Ляогань–Циндас–Шанхай.

По этому коридору на сегодня перевозятся все комплектующие узлы и детали из Южной Кореи в город Асака для сборки автомобилей на совместном автосборочном заводе «УзДЭУавто». Причем в Китайский порт Ляогань контейнеры с грузом доставляются морем с порта Пуссан Южной Кореи. А в обратном направлении контейнеры используются для доставки хлопкового волокна из Узбекистана в Южную Корею, Японию и др.

Участок железной дороги Дружба–Урумчи–Ляогань однопутный, на нем используются в основном тепловозная и все еще паровозная тяга с максимальным весом состава от 3400 до 3800 тонн.

6. Альтернативные коридоры к мировым водным бассейнам

а) Коридор Узбекистан–Кыргызстан–КНР

Этот транспортный коридор является исторически сложившемся маршрутом по автомобильной дороге Андижан–Ош–Сарыташ–Эркештам–Кашгар протяженностью 315 км, из которых лишь 40 км проходит по территории Узбекистана, остальная часть пути является частью дороги М 41. Следует отметить, что маршрут Ош–Эркештам проходит через два перевала – (Чигири–2406 м и Талдык–3615 м), а часть Сарыташ–Эркештам 80 км пока не пригодна для автомобильного движения, поскольку требует реконструкции. Коридор проходит по местности со сложным гористым рельефом и требует больших инвестиций. Дорожная инфраструктура развита слабо.

Использование вышеупомянутого транспортного коридора определяется альтернативной возможностью гибкого варьирования. Если для выхода на Европейский континент наиболее приемлемым вариантом является Евразийский коридор, то возможность выхода на страны Юго-Восточной Азии и Австралии, является этот альтернативный коридор и коридор Узбекистан–Афганистан–Пакистан.

Таким образом, вопрос реализации тех или иных транспортных коридоров для выхода к морским портам определяется конъюнктурой региональных рынков.

В 1998 году руководствами Кыргызстана и Узбекистана было достигнуто принципиальное согласие о строительстве железной дороги, проходящей через территорию Кыргызстан на участке Ош–Сарыташ–Эркештам. Причем все

расходы по строительству этой дороги берет на себя Узбекистан. Кыргызская сторона будет рассчитываться в течение длительного времени за счет платы по пропуску грузов по этой магистрали. Момент окончательного расчета Кыргызского долга Узбекистану зависит от мощности грузопотоков, т.е. объема перевозок грузов по данному участку магистрали.

Предполагаемый коридор Ташкент–Андижан–Ош–Эркештам–Кашгар (КНР) позволяет не только связать север и юг Узбекистана, но и осуществить выход на Китайскую магистраль и далее через водные пути Китая в мировые океаны.

Доставки грузов через Китай–Кыргызстан–Узбекистан позволяет экономить срок доставки грузов до 10 суток, по сравнению с традиционной доставкой. Особенно это важно для доставки комплектующих изделий Асакинского автосборочного завода в Андижанской области Узбекистана и доставки хлопковых грузов в обратном направлении.

Этот транспортный коридор, предполагаемый к реализации является для нашей Республики наиболее перспективной альтернативой, как с технической, так и с внешнеполитической точки зрения.

б) Коридор Узбекистан – Афганистан – Пакистан (порт Карачи)

Строительство этой магистрали по маршруту Термез–Мазари Шариф–Шибеган–Герат–Кандагар–Кветта–Карачи позволил бы радикально изменить

геополитическую ситуацию в регионе, придав республике роль центрального звена в осуществлении трансазиатских и евроазиатских транспортно–экономических связей, сокращая расстояние грузоперевозок в 1,5–2,0 раза и повышая эффективность различных форм сотрудничества со странами 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 к участию в крупных транснациональных проектах, осуществляемых на многосторонней основе.

В этой связи следует отметить в соответствии с трехсторонним межправительственным протоколом, подписанным в Исламабаде в 1992 г. Афганистан, Пакистан и Узбекистан взяли на себя обязательства осуществить совместный проект по строительству транспортной коммуникации по маршруту Термез–Мазари Шариф, Герат–Кандагар–Чаман с выходом по коммуникациям Пакистана к порту Карачи в Индийском океане.

По договоренности сторон, Узбекистан получил право сотрудничать в различных областях с Афганской стороной, в том числе и в транспортно–коммуникационной сфере.

в) Коридор Узбекистан–Афганистан–Иран (порт Бендер Аббас)

Дополнительно к коридору Узбекистан–Афганистан–Пакистан (порт Карачи), имеется принципиальное согласие между Узбекистаном и Исламской

Республикой Иран о возможности открытия коридора, прежде всего, автомобильного – Узбекистан–Афганистан–Иран. Такое согласие достигнуто при участии руководства Афганистана.

По нашему мнению перспективными транспортными коридорами для Республики Узбекистан могут быть следующие:

- Ташкент–порт Актау–порт Оля–река Волга–Россия–Европа,
- Ташкент–порт Актау–порт Оля–река Волга–Волга Донской канал – Черное море;
- При строительстве судоходного канала со шлюзами для переброски излишней воды Каспийского бассейна в Аральское море и организации коридора по Амударьи по маршруту Афганистан–Термез–Нукус–Аральское море–канал между Аральским морем и Каспий–река Волга–Россия – Европа.

Контрольные вопросы

1. Три группы международных перевозок товаров и различия между ними
2. Основной принцип логистики в МАП-ах
3. Интенсивность использования автотранспорта узбекских и зарубежных транспортных фирм в МАП-ах
4. Автомобильные пограничные переходы (АПП) РУз
5. Объемная доля узбекских и иностранных транспортных фирм в МАП
6. Наличие АТС РУз, используемых в МАП и их соответствие требованиям Евро-2, 3 и 4
7. Условия лизинга в приобретении АТС у зарубежных производителей, в том числе подержанных транспортных средств
8. Наземные транспортные коридоры РУз к мировым водным бассейнам
9. Альтернативные коридоры к мировым водным бассейнам: Узбекистан - Киргизстан–КНР; Узбекистан–Афганистан–Пакистан (порт Карачи); Узбекистан–Афганистан–Иран (порт Бендер Аббас)
10. Возможность РУз в международной торговле через порт Актау в Каспийском море

III. ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНОЛОГИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЪЗУЕМЫХ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

1. Основные терминологии международных перевозок пассажиров и багажа

Основные терминологии о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа определены Конвенцией стран СНГ в 1997г. в г.Бишкеке. Дополнительно к этой Конвенции в Республике Узбекистан установлен порядок открытия международных маршрутов пассажирских перевозок.

Бишкекская Конвенция распространяется на перевозчиков Сторон, выполняющих перевозку пассажиров и багажа в международном сообщении автобусами, независимо от страны их регистрации, и имеет для них обязательную силу, а также на перевозки пассажиров и их багажа автобусами, когда в договоре перевозки указано, что перевозка осуществляется по территориям не менее двух Сторон и пункт отправления или пункт назначения находится на территории одной из Сторон.

В Конвенции имеются следующие термины:

автобус – автомобиль, предназначенный для перевозки пассажиров и багажа, имеющий не менее 8 мест для сидения, не считая места водителя;

пассажир – физическое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного от его имени или им самим, перевозится за плату или бесплатно перевозчиком;

перевозчик – юридическое или физическое лицо, осуществляющие международные перевозки пассажиров, багажа и зарегистрированное как субъект предпринимательской деятельности согласно законодательству государства место нахождения;

регулярный международный маршрут – маршрут перевозки пассажиров, осуществляемый за пределы государственной границы или из-за государственной границы любого государства независимо от протяженности маршрута. Автобусы на маршруте действуют с определенной периодичностью по заранее согласованному пути следования с указанием начального и конечного пунктов перевозки, промежуточных остановочных пунктов и тарифов на перевозке пассажиров и багажа;

маятниковой, считается перевозка нескольких групп пассажиров в определенные сроки с территории одного государства к месту временного пребывания на территории другого государства и, следовательно, перевозка тех же самых пассажиров автобусами того же перевозчика обратно в государство их первоначального отъезда. При маятниковой системе перевозки первый рейс «обратно» и последний рейс «туда», в основном являются порожними;

нерегулярной называется каждая международная перевозка пассажиров, не попадающая под определение «регулярной» или «маятниковой». Сюда относятся экскурсии, туры, и перевозки по частному найму.

собственные перевозки – это перевозки, выполняемые на не коммерческой основе, то есть без цели получения прибыли, организацией, для

которой транспортные операции являются вспомогательной деятельностью и выполняемые автобусами, принадлежащими и арендуемыми перевозчиком;

билет – документ, удостоверяющий право пользования пассажиром автобусом и подтверждающий заключения договора перевозки между перевозчиком и пассажиром;

багаж – груз, упакованный для отправления транспортом и перевозимый отдельно от пассажира, то есть в багажном отделении автобуса;

багажная квитанция – документ, подтверждающий прием багажа для перевозки;

маршрутная документация (паспорт маршрута) – документация, характеризующая наличие на маршруте линейных сооружений, остановочных пунктов, расстояния между ними и общую протяженность маршрута, его схему, расстояния движения, стоимость проезда, состояния дороги;

схема маршрута – графическое изображение маршрута перевозки с указанием городов и автовокзалов (автостанции), территории государств, по которым проходит маршрут движения, а также пропуска через границы этих государств;

расписание движения – график (таблица), содержащий информацию о времени отправления и прибытия автобусов, месте и периодичности выполнения перевозок;

тариф – установленная величина оплаты перевозки пассажиров и багажа;

паритет – условие равнозначной эксплуатации регулярного маршрута перевозчиками, выражающееся в равном количестве выполняемых рейсов с целью равного получения перевозчиками выгоды от эксплуатации регулярного маршрута

2. Основная терминология международных перевозок грузов

Основная терминология перевозок грузов, применяемая в мировой практике, рекомендована Европейской Конференцией Министров транспорта и содержит наиболее употребительные термины и понятия, используемые организаторами перевозок в магистральном сообщении. К ним относятся – унимодальная (одновидовая), смешанная перевозка грузов, комбинированная перевозка (мультимодальная и интермодальная).

Унимодальная перевозка осуществляется одним видом транспорта. Обычно применяется, когда заданы начальные и конечные пункты транспортировки логистической цепи без промежуточных операций складирования и грузопереработки. Например, при крупнотоннажных отправлениях и при наличии подъездных путей в конечном пункте доставки целесообразнее применять железнодорожный транспорт, при мелкопартионных отправлениях на короткие расстояния – автомобильный.

Смешанная перевозка грузов осуществляется двумя видами транспорта. При этом, груз доставляется первым видом транспорта в так называемый пункт переработки или грузовой терминал без хранения или с кратковременным хранением и последующей перегрузкой на другой вид транспорта.

Признаками смешанной раздельной перевозки являются наличие нескольких транспортных документов, отсутствие единой тарифной ставки фрахта, последовательная схема взаимодействия транспортного процесса. При прямой смешанной перевозке грузовладелец заключает договор с первым перевозчиком, представляющим другой вид транспорта. В силу этого, грузовладелец фактически находится в договорных отношениях с обоими, причем каждый из них производит расчеты с грузовладельцем и несет материальную ответственность за сохранность груза только на соответствующем участке маршрута.

Мультимодальная (смешанная) – перевозка грузов несколькими видами транспорта (по меньшей мере двумя), когда груз перегружается с одного на другой вид транспорта. Например, перевозка хлопко-волокна на автопоездах с Бухарского терминала Министерства внешне экономической связи, инвестиции и торговли Республики Узбекистан по маршруту Бухара-п.Алат-Чорджу-Серахс-порт Бендер Аббас Персидского залива (Иран), перегрузка его на склад, а со склада на корабль для транспортировки морем в Японию, Южную Корею или в Австралию.

Данный вид перевозки предусматривает перевалку грузов из одного вида транспорта в другой навалом или в упаковочной единице в зависимости от вида груза.

При мультимодальной перевозке грузовладелец заключает договор на весь путь следования с одним лицом (экспедиторской фирмой), который действует на всем протяжении маршрута перевозки груза различными видами транспорта и освобождает грузовладельца от необходимости вступать в договорные отношения с другими транспортными предприятиями.

«Пиггибек» – комбинированная перевозка железнодорожным и автомобильным видами транспорта;

«Бегающее шоссе» – перевозка груженых автомобилей на железнодорожной платформе с пониженным полом;

Перевозка с сопровождением – перевозка груженых автомобилей другим видом транспорта (например, паромом или поездом) в сопровождении водителей автомобилей;

Перевозка без сопровождения – перевозка груженых автомобилей другими видами транспорта (например, паромом или поездом) без сопровождения водителей автомобилей;

Ролл-он-ролл-оф («ро-ро») – перевозка колесного подвижного состава на судах с горизонтальным способом погрузки, как в случае «бегающее шоссе» на железнодорожном поезде;

«Ло-ло» – погрузка и разгрузка укрупненной грузовой единицы с использованием вертикального способа подъема (опускания) груза;

Каботаж – это перевозка грузов (или пассажиров) между различными населенными пунктами в пределах одной страны автотранспортным средством, которая не имеет регистрации в данной стране. В настоящее время каботаж является запрещенным способом перевозок во всех странах (в том числе в Республике Узбекистан) за исключением стран членов ЕС. Что касается этих

стран. по условиям Римского договора требуется разработка и определение условий, на которых Сообщество сможет дать разрешение на использование каботаж. Автотранспортные средства, выполняющие каботажные перевозки должны соответствовать требованиям, предъявляемым к автотранспорту, временно находящимися на территории страны, а кроме того, указанным ниже условиям, которые применяются к внутренним операторам, работающим на территории данной страны. Указанные условия касаются:

- веса и габаритов: в соответствии с применяемыми к автотранспортным средствам соответствующего государства –члена ЕС;
- перевозка определенных грузов: в частности, опасных грузов, скоропортящихся пищевых продуктов и крупного рогатого скота;
- продолжительности рабочего дня водителей: периодов вождения и отдыха;
- тарифов и условий перевозки: соответствующие условия перевозки, применяемые в государстве – членов ЕС. В ряде стран Содружества условия перевозки могут определяться законодательством, и в этом случае необходимо страховать для цели покрытия рисков.

НДС с транспортных услуг должен быть изменен в соответствии с соглашениями и тарифами, используемыми в государстве члена ЕС, где были представлены услуги. Перевозчику необходимо либо иметь регистрацию в данном государстве для цели НДС, либо принять альтернативное решение, то есть назначить налогового агента, который будет заниматься вопросами уплаты НДС от его имени.

3. Рынок мультимодальных и интермодальных перевозок

Рынок мультимодального транспорта довольно сложен и характеризуется следующими взаимосвязями:

- грузоотправитель – грузополучатель (продукт–товар);
- грузоотправитель – автотранспортная компания (продукт–грузовая единица);
- автотранспортная компания – мультимодальная транспортная компания (продукт–автомобильная перевозка на терминал);
- мультимодальная транспортная компания – железнодорожная компания (продукт–доставка на терминал);
- мультимодальная транспортная компания – автотранспортная компания (продукт–перевозка автомобильным транспортом);
- автотранспортная компания – грузополучатель (товар–продукт).

Под эффективностью мультимодальной перевозки понимаются приемлемые, с точки зрения грузоотправителя, цены по сравнению с альтернативными маршрутами перевозки.

Интермодальная перевозка – продвижение грузов в одной и той же грузовой единице (контейнеры) или транспортном средстве с использованием нескольких видов транспорта без переформирования грузовой единицы. При

этом лицо, организующее перевозку, несет за нее ответственность, независимо от количества принимающих участие видов транспорта при оформлении единого документа. Данный вид перевозки предусматривает транспортировку груза в единой транспортной секции, в контейнере. Например, перевозка хлопка-волокна с Ак-Алтынского терминала (вблизи г. Гулистана) Министерства внешнеэкономической связи, инвестиций и торговли Республики Узбекистан в порт Потти (Батуми) по маршруту Гулистан-Самарканд-Бухара-п. Алат-Чорджоу-порт Туркменбаши-порт Баку (на пароме)-порт Потти (Батуми). Или контейнер из Ангрен (эмалированная чугунная ванна) доставляется в Чикаго (США). Здесь в начале используется автомобильный, морской, а затем с порта Бостон до Чикаго автомобильным или железнодорожным транспортом.

При осуществлении мультимодальных перевозок за пределы страны (при экспортно-импортных операциях) существенное значение приобретают таможенные процедуры оформления грузов, а также транспортное законодательство и коммерческие правовые аспекты перевозок, по которым проходит маршрут следования груза.

Большое значение в мультимодальных и интермодальных перевозках имеет информационно-компьютерная поддержка транспортного процесса. Ключевую роль для транспортировки играют международные телекоммуникационные сети, спутниковые системы связи и навигации для транспортных средств.

Выбор вида транспортировки, вида транспорта и логистических посредников производится на основе системы критериев. К основным критериям при выборе способа перевозки и вида транспорта относятся:

- минимальные затраты на транспортировку;
- заданное время доставки груза;
- максимальная надежность и безопасность;
- мощность и доступность вида транспорта;
- обеспечение сохранности груза.

В затраты на транспортировку входят как непосредственно транспортные тарифы за перевозку определенного объема груза, так и затраты, связанные с транспортно-экспедиционными операциями, погрузкой, разгрузкой, затариванием, перегрузкой, т.е. логистическими операциями, сопровождающими транспортировку груза. Как правило, выбора транспорта и способа перевозки.

Время доставки является также как и затраты, приоритетным показателем при альтернативном выборе. Доставка груза в точно назначенный срок свидетельствует о надежности выбранной схемы перевозки. Кроме этого, сокращение времени доставки часто дает фирме существенные конкурентные преимущества на рынке грузовых перевозок.

Выбирая соответствующий вид транспорта, логистический менеджер должен учитывать показатели мощности и доступности в смысле провозных возможностей, технико-эксплуатационных показателей.

Важным условием выбора является обеспечение сохранности груза в пути, требований стандарта качества груза, международных экологических требований

Центральное место среди многих логистических процедур принятия решений по транспортировке занимает процедура выбора перевозчика. Часто эта процедура доверяется логистическим менеджером транспортно-экспедиционной фирме, с которой у грузовладельца имеются давние установившиеся деловые отношения. При этом экспедитору задаются определенные характеристики груза, критерии и ограничения. Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора, организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранном экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от своего или имени клиента договор перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

Дополнительными услугами, оказываемыми экспедитором клиенту, как правило, являются:

- получение документов для экспорта-импорта грузов;
- выполнение таможенных формальностей;
- проверка количества и состояния груза;
- погрузка-разгрузка транспортных средств;
- уплата пошлин, сборов и других расходов, связанных с транспортировкой;
- хранение, складирование, сортировка, комплектация груза;
- информационные услуги, страхование и т.п.

Перечень услуг, оказываемых экспедитором, постоянно расширяется как в объеме, так и в качественном плане. Многие транспортно-экспедиционные фирмы, располагая крупными грузовыми терминалами, осуществляют долговременное складское хранение готовой продукции, а в ряде случаев выкупают продукцию, выполняя функции крупных оптовых посредников. Интегрируя логистические активности, связанные с транспортировкой, складированием, хранением, переработкой грузов, консолидацией и продажей продукции, транспортно-экспедиционные фирмы по существу преобразуются в логистические фирмы (центры) или компании физического распределения, обеспечивая рынки сбыта услуг, долговременную прибыль, а также снижая логистические затраты производителей грузовых перевозок и улучшая качество логистического сервиса.

Терминальной является перевозка грузов, организуемая и осуществляемая через терминалы. Они возникли за рубежом, прежде всего в смешанных системах доставки грузов в междугороднем и международном сообщениях: в крупных морских портах, транспортных узлах, а затем в грузообразующих сухопутных районах Западной Европы и Северной Африки. В роли организаторов терминальных перевозок выступают, как правило, транспортно-экспедиционные фирмы или операторы различных видов транспорта, использующие универсальные или специализированные терминалы и терминальные комплексы для различных способов перевозок.

Грузовым терминалом называется специальный комплекс сооружений, персонала, технических и технологических устройств, организационно взаимосвязанных и предназначенных для выполнения логистических операций, связанных с приемом, погрузкой-разгрузкой, хранением, сортировкой, грузопереработкой различных партий грузов, а также коммерческо-информационным обслуживанием грузополучателя, перевозчиков и других логистических посредников в уни-, мульти-, интермодальных и прочих перевозках.

Основными операциями универсальных терминалов являются:

- маркетинговые исследования рынка транспортно-логистического сервиса;
- оформление договоров с клиентами, прием и обработка заявок;
- сбор и развоз груза;
- краткосрочное хранение;
- консолидация, разукрупнение, сортировка, комплектация и другие операции груза переработки;
- межтерминальная перевозка и доставка груза конечному потребителю;
- информационно – компьютерная поддержка сервисных услуг терминала;
- расчеты за транспортно-логистические услуги.

В последнее годы на крупных терминалах все чаще осуществляются операции длительного хранения и таможенной обработки грузов.

Специализированные терминалы осуществляют операции транспортно-логистического сервиса для определенного вида или ассортимента грузов, на пример, скоропортящихся, продовольственных, медикаментов, бумаги и т.п. Специализация грузовых терминалов позволяет лучше учесть требования клиентов к перевозке, хранению и переработке грузов, повысить эффективность логистического менеджмента и качество сервиса, снизить логистические издержки.

Все перечисленные виды транспортировок и оказание транспортного сервиса при экспортно-импортных операциях составляют единое целое и являются главными составляющими в процессе продвижения материальных ресурсов при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

4. Термины, относящиеся к грузовым единицам и транспортным средствам, используемым в международном сообщении

Единицы груза – поддоны и пакеты, которые грузятся в грузовую единицу;

Поддоны – съемные платформы, обычно деревянные, для подъема и штабелирования грузов. Поддоны имеют стандартные размеры – 1000х1200 мм (ИСО) и 800х1200 мм (СЕН);

Двадцатифутовый контейнер (6,10 м) – стандартная единица для подсчета контейнеров различной длины и определения контейнеровместимости контейнеровозов различной длины и терминалов; **Стандартный**

сорокифутовый контейнер ИСО равен стандартным контейнерам 2-м двадцатифутовым.

Автомобильный седельный тягач с полуприцепом

Автопоезд – автомобиль с прицепом (сцепка с помощью «дышла»).

Трейлер (прицеп) – транспортное средство без двигателя, соединяемое с автомобилем, кроме полуприцепов.

Перевозка грузов из/в третьей страны. Например, иностранный перевозчик перевозит грузы Республики Узбекистан не в свою страну. С целью защиты национальных перевозчиков такие виды перевозки в Узбекистане запрещены

Грузовая единица – контейнер или съемный кузов.

Контейнер – специальная емкость для перевозки грузов с горизонтальным и вертикальным способом погрузки/выгрузки.

Сухопутный – контейнер стандарта ИСО, используемый в основном для железнодорожных и комбинированных перевозок.

Морской – стандартный контейнер, предназначенный для перевозки ячеистым контейнеровозом. Большинство морских контейнеров соответствует стандартам ИСО.

Воздушный – стандартный контейнер ИСО по длине и ширине с повышенной высотой – 2,9 м вместо 2,44 м.

Сверхвысокие – контейнеры повышенных стандартов ИСО. Размеры могут колебаться, достигая в длину, м; 13,72; 14,64; 16,10.

Съемный кузов – укрупненная грузовая единица, которую нельзя перевозить в два яруса в груженном состоянии. Используется только для перевозки на автомобильном и железнодорожном транспорте.

Стакинг – двухъярусная интермодальная транспортная единица.

Тара – вес укрупненной единицы без груза.

Полуприцеп – прицепное средство, предназначенное для перевозки грузов с распределением нагрузки на собственные оси и на тягач через седельное устройство. Необходимо специальная адаптация к комбинированному транспорту.

Вагон с углублениями (карманами) – железнодорожный вагон с углублениями для автомобильных колес, трейлеров, полуприцепов, съемных кузовов.

Вагон с пониженным полом – железнодорожный вагон с пониженной грузовой площадкой, специально созданный для перевозки интермодальным транспортом.

Двухъярусный вагон – железнодорожный вагон, предназначенный для перевозки контейнеров в 2 яруса.

Бимодальный полуприцеп (рейлроуд) – автомобильные полуприцепы на железнодорожных тележках, которые могут передвигаться по железной дороге специальными поездами.

Контрольные вопросы

1. В чем состоят особенности смешанных перевозок в международном сообщении?
2. Какие транспортные средства и оборудования используются в интермодальных перевозках?
3. Какие имеются основные элементы инфраструктуры интермодальных перевозок?
4. Какие показатели обычно используются для оценки качества и эффективности мультимодальных перевозок?
5. Какие критерии могут быть при выборе способа перевозки и вида транспорта?
6. Какие услуги могут осуществлять экспедиторы при перевозке грузов?
7. Какие операции выполняются в универсальных терминалах?

IV. ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫМИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

1. Международные правительственные и неправительственные организации

Вопросами автомобильного транспорта и международными автомобильными перевозками в мире занимаются как правительственные, так и неправительственные организации. Правительственные организации создаются путем заключения соответствующих межправительственных соглашений, а неправительственные – по решению национальных ассоциаций, союзов, бюро и других подобных образований, которые объединяются по профессиональному признаку.

Обычным условием является признание законности решений неправительственных международных организаций на государственном уровне. Достаточно часто решения неправительственных международных организаций получают официальное одобрение межгосударственных или национальных правительственных органов. Нередко для успешной деятельности таких неправительственных организаций органы государственного управления создают специальные гарантийные фонды или поддерживают их деятельность каким-либо иным способом. Неправительственные международные организации часто имеют статус консультативных органов при межправительственных объединениях, например, при комиссиях и советах ООН.

Неправительственные организации могут носить как коммерческий, так и некоммерческий характер. Во втором случае их деятельность не направлена на получение прибыли и обеспечивается за счет отчислений участников *.

Участие и подготовка межправительственных соглашений по вопросам развития международных транспортных коммуникаций в Республике Узбекистан возложены на заместителя Премьер - министра, руководителя автодорожного комплекса. Участие и подготовка межправительственных соглашений по развитию международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов, а также разработки концепции развития международных автомобильных перевозок на государственном уровне возложены на Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта. Вопросы разрешительной системы в организации автомобильных грузовых перевозок относятся к заместителю Премьер – Министра, руководителю Министерства внешнеэкономической связи, торговли и инвестиции.

2. Организация объединенных наций (ООН)

Движение автотранспортных средств в международных сообщениях пересекающий границы независимых сопредельных и суверенных государств, как пассажирскими автомобилями (легковыми и автобусами), так и

* В. М. Курбанов, Т. Б. Мирзотилов. Международные грузовые автомобильные перевозки. 2-е изд. Ташкент, 2000

грузовыми автомобилями, осуществляющими перевозку пассажиров и товарообмен между двумя и более государствами, невозможно без существования международных соглашений. Во все времена существовали транспортные потоки через границы независимых и суверенных государств, в связи с чем возникла необходимость в регулировании подобного движения, поскольку каждая страна имеет различные правила в отношении строительства, эксплуатации автомобильных дорог и движения транспорта. В настоящее время международные автомобильные перевозки пассажиров и грузов регулируются тремя следующими конвенциями:

"Международная конвенция по автомобильному транспорту" принята ещё в 1926 г., которая к настоящему времени в основном устарела и на ее смену пришли следующие документы:

а) Конвенция ООН по автомобильному грузовому транспорту, 1949 г., которая была принята в Женеве и потому носит название «Женевская Конвенция»;

б) Венская Конвенция по автомобильному транспорту, 1968 г., обновленная версия предыдущей.

Женевскую Конвенцию подписали 88 государств, в том числе Республика Узбекистан и свыше 30 государств являются участниками Венской конвенции *

3. Экономическая комиссия ООН для стран Европы (ЕЭК)

Вопросы организации международного движения транспорта, перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом регулируются нормативными документами, в разработке которых участвуют различные правительственные органы и организации. Их можно свести к 8 основным группам:

- требования к транспортным средствам, допускаемым к международным перевозкам;
- правила, организация и безопасность движения транспортных средств по автомобильным дорогам;
- документы, определяющие Европейскую сеть автомобильных дорог, открытых для международного автомобильного движения, технические требования к этим дорогам;
- требования к водителям транспортных средств, выполняющим международные перевозки и организация их труда;
- условия выполнения международных автомобильных перевозок, права обязанности и ответственности сторон, участвующих в перевозочном процессе;
- правила пограничного и таможенного контроля при международных автомобильных перевозках;
- налоговые обложения международных перевозок и участвующих в них транспортных средств;

* Scott Wilson. Транспорт: Сопровождение международным транспортом автомобильными перевозками

- обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Вопросами развития международных перевозок, совершенствования транспортных средств, устранения препятствий в движении грузов и пассажиров через границы занимаются не только национальные, но и международные организации: транспортные органы Европейской и других Экономических Комиссий (ЕЭК) ООН, Европейского Сообщества (ЕЭС) и другие.

ЕЭК ООН, которая была создана в марте 1947 г. призвана осуществлять мероприятия, направленные на налаживание и оптимизацию экономического сотрудничества, укрепление экономических связей между государствами-участниками и другими государствами, а также выполнять исследования в соответствии с общим направлением ее деятельности. Аналогичные Экономические Комиссии ООН созданы еще в трех регионах мира. Они призваны способствовать развитию международной торговли, научно-технического сотрудничества, выработке общей линии, направленной на долговременный экономический рост, а также улучшению состояния окружающей среды. В целом предметом обсуждения являются области развития экономики, независимые от политики.

В работе пленарных сессий ЕЭК, созываемых, как правило, раз в год, принимают участие представители правительств 34 стран, как восточноевропейские, так и западноевропейские государства. Канада и США, а также представители многочисленных международных организаций (ассоциации, союзы, федерации и т.п.).

Штаб-квартира ЕЭК ООН находится в Женеве. Практическая деятельность ЕЭК между сессиями осуществляется через ее вспомогательные органы-комитеты, рабочие группы и др.

Экономическая комиссия ООН для стран Европы сыграла важную роль при оказании помощи в развитии международного дорожного движения транспорта не только в Европе, но и далеко за ее пределами. Ее влияние можно отметить на основании того, что многие неевропейские страны мира, в том числе Республика Узбекистан подписали конвенции ЕЭК в рамках специальных резолюций ООН, например, конвенция TIR, перевозка на полетах (поддонах), по контейнерным перевозкам, и т.д.

Деятельность Комиссии проводится по инициативе и под руководством различных специализированных Комитетов, состоящих из представителей правительств государств-членов организации - обычно официальных лиц, которых приглашают для участия в работе специализированных международных организаций. Одним из указанных является Комитет по внутреннему транспорту.

4. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ)

КВТ является межправительственным общеевропейским органом, который призван заниматься в Европе многочисленными транспортными вопросами, выступая в качестве консультативного органа и не предпринимая никаких

действий в отношении любой страны без согласия ее правительства. Комитет запрашивает и обобщает мнения международных транспортных организаций по вопросам, которые их касаются, и устанавливает сотрудничество с этими организациями на согласованных с ними условиях; изучает координацию различных видов международного внутреннего транспорта и рекомендации о проведении желательных мероприятий в этом направлении; дает рекомендации, которые, по его мнению, могут способствовать устранению дискриминационных мероприятий и излишних ограничений в области движения европейского внутреннего международного транспорта. Обеспечивает между правительствами обмен информацией по всем вопросам, входящим в компетенцию Комитета; собирает действующую документацию различных стран и способствует их унификации, развитию статистики и документации; изучает проблемы международного внутреннего Европейского транспорта и на основе результатов разрабатывает конкретные мероприятия, направленные на решение этих проблем, дает рекомендации по пересмотру существующих в Европе конвенций и соглашений в области Европейского внутреннего транспорта и заключению новых конвенций; доводит до сведения ЕЭК вопросы, связанные с внутренним транспортом, которые могут иметь непосредственное влияние на общую экономику Европы; дает ЕЭК заключения по вопросам внутреннего Европейского транспорта и выполняет другие задания, которые комиссия может ему поручить.

Комитет назначает сроки созыва сессии в соответствии с утвержденными планами работ и как правило, проводит ее там, где находится ЕЭК, т.е. в Женеве. Практически, сессия КВТ созывается один раз в год.

Председатели и заместители председателя Комитета избираются на один год, при этом их могут переизбирать на ту же должность еще на один год, а в дальнейшем их могут снова избирать лишь после перерыва в один год.

Рекомендации КВТ, как указывалось выше, представляются ЕЭК. Однако если они не затрагивают других отраслей деятельности ЕЭК и не вызывают необходимости совершения межправительственных актов в отношении рассчитанной на длительный срок политики по транспорту, они могут представляться Комитетом непосредственно правительствам при условии, что в каждом данном случае не получено указаний ЕЭК.

При расхождении во мнениях, каждому члену предоставляются права довести об этом до сведения ЕЭК на ближайшей сессии или не позднее, чем через тридцать дней после сессии Комитета. Особые мнения должны во всех подробностях сообщаться своим правительствам при передаче им рекомендации.

КВТ имеет право советоваться и проводить совместные заседания с другими вспомогательными органами ЕЭК. Организация этих заседаний возлагается на исполнительного секретаря ЕЭК. КВТ представлено также право создавать вспомогательные органы и возлагать на них изучение специальных проблем между сессиями. К этим вспомогательным органам относятся рабочие группы по автомобильному транспорту, конструкции транспортных средств.

безопасности движения, перевозкам, таможенным вопросам автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного видов транспорта

Сессии рабочих групп проводятся, как правило, ежегодно в сроки, утвержденные Комитетом.

Кроме стран-членов ЕЭК, в работе КВТ и его вспомогательных органов принимают участие многие, большей частью неправительственные международные организации, в частности международный союз автомобильного транспорта, и многие другие

КВТ, созданный в 1947 г., в течение ряда лет занимается принятием рекомендаций (мер) для разрешения различных транспортных проблем, возникших в Европе

Наряду с этим с самого начала своей деятельности он стал заниматься и другими проблемами, рассчитанными на более длительный срок. При активном участии и большой помощи международных неправительственных организаций им разработан ряд конвенций, соглашений, рекомендаций и нормативов не только для облегчения международных перевозок в Европе, но и для унификации и улучшения национальных рекомендаций. Достойным примером этому является, утвержденная программа технического содействия с целью оказания помощи государству Узбекистан в развитии транспортировки грузов (в частности, хлопка) по региональному «коридору» TRACECA (содействие торговле, таможенные процедуры и экспедирование грузов), торговые связи стран Центральной Азии с внешним миром (возрождение «великого шелкового пути») - расширение торговли посредством регионального сотрудничества в области транзитных перевозок ООН).

В деятельности КВТ находят отражения все вопросы, без решения которых невозможно было бы организовать международное автомобильное движение и перевозки грузов и пассажиров.

В Европе широкое применение нашла практика заключения двухсторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении, о международных перевозках грузов и пассажиров, в которых более подробно определяются все вопросы, относящиеся к организации и выполнению этих перевозок. Основой этих соглашений являются нормативные документы, разработанные в рамках КВТ.

Следует отметить то, что хотя ЕЭК стала органом, координирующим деятельность автомобильного транспорта, она смогла добиться лишь частичного успеха относительно включения других видов транспорта в число курируемых ею направлений. Это можно объяснить историческими причинами изложенными ниже.

Организации, занимающиеся конвенциями по железным дорогам, хотя в настоящее время и являются частью ЕЭК, до сих пор работают с Центральным офисом Международного транспорта в Берне, несмотря на то, что большинство конвенций по автомобильным, железнодорожным и внутренним водным перевозкам выполняются параллельно. Попытки создания конвенции по смешанному транспорту, включая морской, предпринятые Международной Морской Организацией (ММО-IMO) пока не имели успеха. Дальнейшие

попытки были предприняты Организацией по торговле и развитию при ООН (VNOTAD) в 1980 г., в результате чего была создана Конвенция по мультимодальным перевозкам. Хотя, возможно, пройдет еще определенное время, прежде чем указанная конвенция вступит в силу.

Комитет по внутреннему транспорту с момента своего возникновения занимается реорганизацией существующих транспортных систем Европы. В 1950 г. его деятельность сконцентрировалась на установлении сотрудничества между различными видами транспорта, после чего основным направлением его деятельности стала подготовка, и осуществление ряда мер, направленных на содействие перевозкам грузов через границы, решение острых вопросов, связанных с быстрым увеличением количества транспортных средств, например: Правила безопасности движения, Правила по автомобильному транспорту, дорожные знаки и вопросы охраны природы, вопросы транспортировки опасных грузов. Кроме того, уделяется внимание, новым методам перевозок, включая контейнеризацию и услуги по автомобильно-железнодорожным контейнерным перевозкам.

Для осуществления всей этой работы Комиссия по внутреннему транспорту создала рабочие группы по автомобильному, железнодорожному и внутреннему водному транспорту, имеющие право выдачи рекомендации непосредственно для правительств.

Рабочая группа по автомобильному транспорту отличается особой активностью, ее работа заключается в следующем:

- развитием системы основных Европейских транспортных магистралей с единым дизайном, построенных в соответствии с едиными техническими условиями (Конвенция СЕМ);
- конвенция по контрактам на международные автомобильные перевозки грузов (CMR);
- соглашение по Конвенции TIR, которая упрощает таможенные формальности для того, чтобы грузовые автомобили, опломбированные таможенными службами страны отправления могли пересекать границы до места назначения без излишнего досмотра грузов;
- соглашение относительно системы единых дорожных знаков, сигналов и указателей (общепринятых во всем мире);
- соглашение, объединяющее свыше 47 постановлений по стандартам рабочих характеристик автотранспортных средств, их оборудования и т.д., с целью повышения безопасности движения, снижения уровня загрязненности воздуха и уровня шумов (что дает дополнительные преимущества при международной торговле автомобилями, оборудованием и запчастями);
- рекомендации по безопасности движения, определяющие минимальные требования к выдаче и сроку действия водительских прав (лицензий) содержание тестов для водителей, правила дорожного движения, а также рекомендации, устанавливающие продолжительность рабочего дня водителей коммерческих грузовых автотранспортных средств, занимающихся международными автомобильными грузоперевозками;

- соглашение об условиях международных Европейских перевозок скоропортящихся продуктов питания;
- ратификация Европейского соглашения о международных перевозках опасных грузов (химикаты, пестициды и взрывчатые вещества) по автодорогам;
- содействие внедрению процедур, стандартных размеров оборудования и соответствующих таможенных процедур, способствующих использованию комбинированных видов перевозки грузов, например, контейнеров и палет (поддонов).

5. Комиссия по транспорту Европейского Экономического сообщества

В марте 1957 г. шесть государств Европы: Франция, Западная Германия, Италия, Нидерланды, Бельгия и Люксембург подписали Римский договор об утверждении «Общего рынка» под названием Европейское Экономическое Сообщество (ЕЭС). В 1972 г. к Сообществу присоединились Великобритания, Дания и Ирландия, в 1981 г. – Греция, в 1986 г. Испания и Португалия, а в 1995 г. членами Сообщества стали Австрия, Швеция, Финляндия и общее количество стран - участников достигло существующей в настоящее время величины – 15. Название было изменено с Европейского Сообщества на Европейский Союз. В учредительном документе вопросы транспорта занимают значительное место. В нем сформулирован основной принцип общей транспортной политики – равноправные условия (режим) для развития и деятельности всех видов транспорта. Это означает отсутствие дискриминации по отношению к какому-либо виду транспорта; юридическое равноправие между перевозчиком и заинтересованными лицами, а так же отдельным странами - членам сообщества; финансовая самоокупаемость всех видов транспорта без каких либо субсидий со стороны государства и отдельных лиц; предоставление транспортным предприятиям права устанавливать тарифы на перевозку грузов, которые не должны превышать лимитов, установленных компетентными органами стран членов ЕС; осуществление программы капиталовложений, согласованной для всех видов внутреннего транспорта.

Главным органом ЕЭС по транспорту является Комиссия по транспорту. Ее основная задача – добиться постепенного устранения препятствий, создаваемых внутренним законодательством отдельных стран или заключенными ранее соглашениями, на пути формирования общей транспортной политики.

В состав Комиссии входят по два члена от Великобритании, Италии, Германии, Франции и по одному от Бельгии, Греции, Дании, Ирландии, Люксембурга и Нидерландов.

Предложения и рекомендации Комиссии передаются на рассмотрение Совета Министров по транспорту, в который входят по одному представителю (министру) от каждой страны-члена ЕС. Постановление и директивы, принятые Советом, имеют обязательную силу для всех стран - членов ЕС.

За годы существования ЕС значительно возросли объемы перевозок между его странами-членами. Были решены отдельные проблемы, в частности:

установления ограничений габаритных размеров и грузоподъемности транспортных средств; проблемы единых тарифов на международные автомобильные перевозки грузов; определения общего числа лицензий на выполнение международных перевозок грузов автомобильным транспортом и распределение их между странами - членами ЕС; установки на автотранспортных средствах тахографов; условий транзитных автомобильных перевозок грузов между странами - членами ЕС и др.

Совет Министров по транспорту ЕС одобрил принятие нового стандарта веса (и габариты) автомобиля для проведения международных операций, начиная с 1 января 1993г. Страны могут самостоятельно выбирать наиболее приемлемые для них ограничения, при выполнении внутренних перевозок, однако должны разрешать въезд на территорию своей страны автомобилей, которые соответствуют новым установленным требованиям, указанным ниже:

Вес автомобиля, т: 2-х осный 18; 3-х осный 25; 4-х осный 30 и автопоезд с 4-мя мостами 36. Вес автомобиля с седельными тягачами, т с 4-мя мостами 36; 5-ю и 6-ю мостами 40; прицеп с 2-мя мостами 18.

Габариты автомобиля, м:

Длина	- жесткие 12, - сед тягач 16, - автопоезд 18,35.
Высота	- 4.
Ширина	- 2,55 (2,6).

В противовес Таможенной Конвенции о международной перевозке, разработанной в рамках КВТ, Комиссия ЕС по транспорту разработала «Транзитную систему ЕС», которая определяет правила автомобильных перевозок грузов между странами-членами Европейского Союза. В этом случае применение системы влечет за собой отказ от использования Карнетов TIR.

При международных автомобильных перевозках грузов в страны и из стран, не входящих в ЕС, перевозчики стран ЕС будут пользоваться книжками МДП. Так как «Транзитная система ЕС» не распространяется на страны, не входящие в состав ЕС, автоперевозчики этих стран будут пользоваться книжками МДП при транзите через страны ЕС.

Отказ от Конвенции TIR в рамках ЕС и переход к «Транзитной системе ЕС» в значительной степени облегчают взаимоотношения автомобильных перевозчиков в странах ЕС. Упрощается прохождение таможенных и контрольно-пропускных пунктов в странах ЕС. Облегчается процедура выписки документов, способствующей развитию смешанных перевозок с привлечением железнодорожного и морского транспорта. Координация работы автомобильных перевозок стран - членов ЕС по «Транзитной системе ЕС» будут осуществляться административными органами ЕС.

Следует отметить, что МСАТ возражает против введения этой системы и настаивает на сохранении действующей ранее.

6. Европейская Конференция Министров Транспорта

Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) включает в себя представителей 40 стран, включая Турцию и 15 стран-членов ЕС. Из стран СНГ, помимо России, участвуют Беларусь, Грузия, Молдова и Украина, а также с 1999 г. Азербайджан. Албания и Марокко имеют статус наблюдателей. Имеются заявления о вступлении в ЕКМТ еще шести стран, в том числе США, Канады и Японии.

Спектр деятельности Совета Министров по транспорту ЕКМТ шире, чем, однако не настолько, как у ЕЭК ООН. ЕКМТ возникла в рамках организации Экономического сотрудничества и развития с дислокацией в Париже.

В компетенции ЕКМТ находится:

- принятие необходимых мер на общем или региональном уровне для обеспечения максимального использования и наиболее рационального развития Европейского внутреннего транспорта международного значения;

- координация и развитие деятельности международных организаций, работающих в сфере Европейского внутреннего транспорта.

Встречи Министров транспорта проводятся на регулярной основе. В ней рассматриваются вопросы нетехнического характера, имеющие постоянный политический интерес для западных государств. Многие дискуссии проводятся по вопросам, которые уже неоднократно осуждались в ЕС и ЕЭК ООН.

Министры добились некоторой либерализации движения грузовых автомобилей при пересечении международных границ - к примеру, освобождение от получения разрешений для грузовых автотранспортных средств, общий вес которых не превышает 3,5 тонн.

7. Международный союз автомобильного транспорта

Из международных неправительственных организаций наиболее важное значение для развития международных автомобильных перевозок имеет деятельность Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), созданного в 1948 г., в Женеве МСАТ является международной ассоциацией организаций и предприятий автомобильного транспорта. Устав МСАТ гласит: «Целью этого союза является защита, развитие и процветание во всех странах национального и международного автомобильного транспорта, защита интересов профессиональных транспортников и облегчения их труда».

В этих целях МСАТ принимает меры к изучению и решению всех проблем, прямо или косвенно связанных с автомобильным транспортом; разрабатывает вопросы унификации и упрощения регламентаций, относящихся к автомобильному движению, таможенным формальностям, контрактам на перевозки, дорожной безопасности и т.п.; координирует и поддерживает национальные мероприятия по развитию национального и международного автомобильного транспорта; представляет всех его членов и вообще автомобильный транспорт в общественных или частных организациях, национальных или международных, заинтересованных прямо или косвенно в автомобильном транспорте.

другие материалы, представляющие практический интерес для лиц и организаций, выполняющих международные автоперевозки.

Рост производства и потребления овощей, фруктов и других скоропортящихся продуктов вызвал необходимость разработки и осуществления мероприятий по их транспортировке, своевременной и сохранной доставкой в пункты потребления. В связи с этим, по рекомендации КВТ ЕЭК, под эгидой МСАТ в марте 1955 г. была создана международная организация по перевозке скоропортящихся пищевых продуктов в условиях контролируемых температур «Трансфригурот Европа». Ведущие перевозчики скоропортящихся продуктов большинства европейских стран являются членами этой организации. Тесное сотрудничество между МСАТ и «Трансфригурот» обеспечивается тем, что руководящие работники этих двух организаций одни и те же. В частности, один из вице - директоров МСАТ является президентом «Трансфригурот».

Устав «Трансфригурот» определяет следующие основные задачи этой организации: изучение основных проблем пользования автомобильного транспорта для перевозки скоропортящихся продуктов; обмен опытом между перевозчиками, организациями и национальными объединениями, являющимися членами «Трансфригурот».

Возглавляет «Трансфригурот» президент - исполнитель, осуществляющий свои функции в соответствии с указаниями Административного комитета этой организации, состоящего из представителя каждой национальной группы. члены Административного комитета являются официальными представителями «Трансфригурот» в стране которого они представляют.

На транспортных средствах членов «Трансфригурот» закрепляются специальные пластины, водителям выдаются значки и стандартные карточки, зарегистрированные во Франции.

8. Международная федерация экспедиторских ассоциаций

Повышение эффективности и качества работы транспорта, обеспечивающего своевременную и сохранную доставку товаров со склада грузоотправителя на склад грузополучателя, как при внутренних, так и международных перевозках, неразрывно связано с развитием и совершенствованием транспортно - экспедиторского обслуживания.

Полный комплекс транспортно-экспедиторских операций включает: прием и подготовку грузов к перевозке, их маркировку и упаковку; подгруппировку и кратковременное хранение на складах мелкопартионных грузов; выбор наиболее эффективных видов транспорта и рациональных схем транспортировки грузов; организацию перевозок грузов, обеспечивающую своевременную и сохранную их доставку в пункты назначения и передачу грузоотправителям с соответствующим оформлением этой передачи; организацию комбинированных перевозок грузов с участием различных видов транспорта; оформление всей необходимой транспортной документации; производство взаимных финансовых расчетов между грузовладельцами, перевозчиками и экспедитором.

При условии выполнения экспедиторами полного комплекса транспортно-экспедиторского обслуживания грузовладельцы освобождаются от в свойственных им функций, связанных с отправлением и получением грузов. При этом создаются возможности для использования наиболее рациональных видов транспорта и эффективных технологических схем транспортировки грузов.

С развитием внешнеэкономических связей и ростом внешнеторгового оборота возрастают и объемы перевозок грузов. Так, по Республике Узбекистан за последние пять лет перевозки грузов во внутреннем и международном сообщении всеми видами транспорта возросли с 539,2 до 628,3 млн.т или на 15%. В расчете на 1 млн. сум внешнеторгового оборота и внутренних перевозок стран Центральной Азии, составить в 1998 г. 1295 тыс. сум (5,23% от мирового), то общий объем перевозок внутренних и внешнеторговых грузов в целом по странам Центральной Азии выразится 5890 тыс. т.

Таким образом, развитие и нормальное функционирование общемировой системы международных экономических связей вызывает необходимость ежегодной обработки и перемещения миллиардных тонн потоков грузов. К этому следует еще добавить более высокие объемы переработки и перевозки грузов в внутренним каждой страны. Эти обстоятельства диктуют необходимость развития и совершенствования транспортно-экспедиторского обслуживания международных и внутренних перевозок грузов каждой страны. Поэтому происходит процесс создания специальных транспортно-экспедиторских фирм почти во всех странах мира.

Эти фирмы уделяют особое внимание изучению рынка спроса на транспортно-экспедиторские услуги, выполнение которых они осуществляют собственными или привлеченными транспортными средствами.

По всей мощности, характеру выполняемых операций экспедиторские фирмы различны. В целом транспортно – экспедиторское дело получает большое развитие и систематически совершенствуется.

Развитие международных перевозок грузов и связанные с ними транспортно-экспедиторские операции вызвали необходимость создания Международной организации экспедиторов. Такая организация под названием Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) была создана в 1926 г. в Цюрихе.

В настоящее время это самая крупная неправительственная организация мира в области транспортно-экспедиторской деятельности. ФИАТА представлена в 150 странах и охватывает деятельность почти 50 тысяч экспедиторских фирм всех форм собственности, организующих доставку товаров внутренней и внешней торговли.

ФИАТА насчитывает более 1 тыс. членов. Через них ассоциация охватывает более 25 тыс. фирм-перевозчиков, работающих на всех континентах.

Основными целями ФИАТА являются расширение и повышение качества транспортно-экспедиторских услуг, повышение профессионального мастерства персонала экспедиторских фирм.

В члены МСАТ могут быть приняты:

- наиболее активные и представительные в автомобильном транспорте каждой стране: национальные федерации или ассоциаций, не преследующие своей целью извлечение каких-либо прибылей;
- национальные федерации, ассоциации или группы, не ставящие целью извлечение каких-либо прибылей, участники которых представляют, по крайней мере, 25% от числа предприятий автомобильного транспорта данной страны, существующие официально менее 2 лет;
- существующие или находящиеся в стадии формирования международные федерации, ассоциации или группы, не преследующие собственные выгоды, представляющие основные категории автомобильного транспорта, при условии, что уставы этих организаций предусматривают справедливое представительство от разных стран;
- национальные федерации, ассоциации или группы, не стремящиеся к извлечению каких-либо прибылей, представляющие основные категории автомобильного транспорта, при условии, что наиболее представительная национальная федерация или ассоциация, являющаяся членом МСАТ, дает свое согласие;
- частные предприятия, основной деятельностью которых является автомобильный транспорт, но при условии, что они подчинены национальным или международным федерациям, ассоциациям или группам, уже являющимся членами МСАТ и давшим свое согласие. В случае согласия заинтересованной национальной федерации допускаются отступления от этого правила.

В странах, где еще не созданы национальные федерации, ассоциации или группы, представляющие автомобильный транспорт или такие организации не являются еще членом МСАТ, группы специалистов и частные предприятия по разрешению Совета МСАТ могут представлять свою страну с правом совещательного голоса. Таким образом, дана широкая возможность участия в работе МСАТ различных организаций, групп и даже отдельных лиц, заинтересованных в развитии национального и международного автомобильного транспорта.

В настоящее время в МСАТ представлены все европейские страны. От России выступает созданная в 1947 г. Ассоциация международных автоперевозчиков (АСМАП). От независимого государства Узбекистан в качестве полноправного члена МСАТ выступает Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана AIRCUZ (сокращенное название АСМАП РУз), созданная 1995 году. В МСАТ представлены и многие неевропейские страны пяти континентов. Поэтому поставлен вопрос о превращении МСАТ из Международной во Всемирную организацию автомобильного транспорта. Все федерации, ассоциации, частные предприятия и группы, желающие вступить в МСАТ, должны уплатить вступительный и годовые взносы, размеры которых устанавливаются Советом МСАТ. Руководящий Совет, в котором представлены все члены МСАТ - высший орган. Исполнительный орган МСАТ - президиум Совета, который выполняет свои функции в соответствии с уставом. Кроме того, Совет МСАТ создаст

секретариат, функции которого также определяются уставом, определяет основные принципы и направления деятельности, заслушивает и обсуждает доклады президиума по общим и финансовым вопросам, а также по вопросам руководства МСАТ между сессиями Совета.

Каждые два года проводится Конгресс МСАТ, на котором обеспечивается широкое представительство от разных стран и континентов. Первый конгресс состоялся в 1948 г. в Копенгагене (Дания).

Принимая участие в работе международных правительственных и неправительственных организаций, МСАТ выступает не как государственная организация, а как представитель автоперевозчиков, осуществляющих перевозки за счет третьих лиц и за собственный счет. Он выступает за развитие международного автомобильного транспорта и за устранение всех препятствий на пути его развития.

Одна из важнейших задач – упрощение таможенных формальностей. Ее решению способствует разработанная при активном участии МСАТ и одобренная в рамках КВТ ЕЭК «Конвенция TIR». Применение установленных этой Конвенцией книжек МДП способствует развитию транзитных автомобильных перевозок грузов.

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

МСАТ – единственная международная неправительственная организация, занимающаяся вопросами организации и развития международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров.

В целях более успешного решения поставленных задач МСАТ поддерживает тесные контакты с такими организациями, как ЕЭК ООН, ЕС, Европейская Конференция Министров Транспорта, МОТ, Совет таможенного сотрудничества, Международный институт частного права, МТП, Международный автомобильный туристский союз, Международная дорожная федерация, Союз международного воздушного сообщения, МСЖД, Международная федерация холодильников, Международное бюро перевозок, Международный союз предпринимателей, Международный союз экспедиторских организаций (ФИАТА) и др. МСАТ принимает также участие в работе Экономических Комиссий стран Азии, Дальнего Востока, Латинской Америки, Африки.

МСАТ издает материалы справочного и информационного характера, публикует ряд исследований по вопросам международных автомобильных перевозок. Выпускает справочные материалы с данными о своих членах, правовые вопросы международного законодательства, касающиеся автоперевозок. Публикует тексты важнейших конвенций и соглашений, регламентирующих условия выполнения международных автоперевозок. Разрабатывает схем международной сети автомобильных дорог. Приводит данных о габаритных и весовых ограничениях автотранспортных средств и

Основные задачи ФИАТА:

- объединение экспедиторов всех стран мира в единую организацию и представление их интересов на мировом экспедиторском рынке;
- защита интересов экспедиторов посредством участия в международных организациях, занимающихся поставками товаров и перевозками грузов, выполнением связанных с этим функций;
- ознакомление деловых кругов и широкой общественности с целями, задачами и ролью экспедиторской отрасли экономики в перемещении товаров мировой торговли;
- повышение качества экспедиторских услуг, в частности, путем разработки и внедрения в практику унифицированных экспедиторских документов, типовых экспедиторских условий, решения страховых задач, внедрения электронных средств обмена информацией;
- содействие профессиональной подготовке экспедиторских кадров.

В плане организационной структуры ФИАТА состоит из:

- института мультимодальных перевозок;
- института воздушных перевозок;
- института таможенных дел.

Каждый из этих институтов имеет постоянные рабочие группы, в том числе институт мультимодальных перевозок – по автомобильным, железнодорожным и морским перевозкам, институт воздушных перевозок – одну по связям с ИАТА, институт таможенных дел в настоящее время не имеет постоянных рабочих групп.

Решением оперативных вопросов занимаются пять консультативных советов: по опасным грузам, по информационной технологии, по правовым вопросам, по отношениям с общественностью и по профессиональному обучению.

Каждая из перечисленных структур решает относящиеся к ее компетенции задачи и в случае необходимости обменивается информацией и взаимодействует с любой из вышеуказанных структур.

Члены ФИАТА разделены на следующие региональные образования:

- Африка и Ближний Восток;
- Северная и Южная Америка;
- Азия и регион Тихого океана;
- Европа.

За время своей деятельности ФИАТА разработала, согласовала с Международной торговой палатой и другими заинтересованными международными организациями и внедрила в практику следующие экспедиторские документы:

- оборотный мультимодальный транспортный коносамент;
- необоротную мультимодальную транспортную накладную;
- экспедиторский сертификат перевозок;
- экспедиторскую расписку;

- нейтральную воздушную накладную;
- интермодальное весовое свидетельство отправителя;
- декларацию отправителя о перевозке опасных грузов;
- поручение экспедитору.

Перечисленные документы нашли широкое применение в мировой практике, имеют высокую репутацию и признаны деловыми кругами в качестве доказательства высокой надежности и профессионализма экспедитора.

ФИАТА представлена в Международной торговой палате, Международном союзе железных дорог, Международной ассоциации воздушного транспорта, Международном союзе автомобильного транспорта, Всемирной таможенной организации.

ФИАТА имеет консультационный статус в Экономическом и Социальном советах, в Конференции по торговле и развитию, в Европейской экономической комиссии, в Комиссии по экономическим и социальным вопросам Азиатско-тихоокеанского региона ООН.

На начало 2003 года в ФИАТА входят около 100 национальных экспедиторских ассоциаций, 2700 экспедиторских организаций.

Руководство ФИАТА осуществляет Президентский Совет, состоящий из президента, генерального секретаря, казначея и 11 вице-президентов.

9. Координационное транспортное совещание стран СНГ

В 1991 г. в Минске на Совещании глав правительств независимых государств СНГ было подписано Соглашение о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта.

В соответствии со статьей 3 данного соглашения для решения вопросов взаимодействия и подготовки общей политики в области транспорта было принято образовать на постоянной основе Координационное транспортное Совещание (КТС) в составе Министров транспорта Договаривающихся стран или полномочных представителей правительств, осуществляющих руководства транспортом.

Положение о Координационном транспортном Совещании государств-участников СНГ было утверждено решением Президиума Межгосударственного экономического Комитета (МЭК) Экономического союза стран СНГ в 1995 г.

На Координационное транспортное Совещание были возложены функции по формированию единого транспортного пространства, разработке Концепции установления согласованной тарифной политики на транспорте. Разработке и реализации Программ совместного использования транспортных инфраструктур. Разработке Концепции развития транспорта на основе прогноза потребностей в транспортных услугах, инвестиционной политики, единых принципов построения тарифов, проектов законодательных и других актов, стандартов и норм, определяющих порядок функционирования на территории Договаривающихся стран всех видов транспорта независимо от форм собственности.

другие материалы, представляющие практический интерес для лиц и организаций, выполняющих международные автоперевозки.

Рост производства и потребления овощей, фруктов и других скоропортящихся продуктов вызвал необходимость разработки и осуществления мероприятий по их транспортировке, своевременной и сохранной доставкой в пункты потребления. В связи с этим, по рекомендации КВТ ЕЭК, под эгидой МСАТ в марте 1955 г. была создана международная организация по перевозке скоропортящихся пищевых продуктов в условиях контролируемых температур «Трансфригурт Европа». Ведущие перевозчики скоропортящихся продуктов большинства европейских стран являются членами этой организации. Тесное сотрудничество между МСАТ и «Трансфригурт» обеспечивается тем, что руководящие работники этих двух организаций одни и те же. В частности, один из вице - директоров МСАТ является президентом «Трансфригурт».

Устав «Трансфригурт» определяет следующие основные задачи этой организации: изучение основных проблем пользования автомобильного транспорта для перевозки скоропортящихся продуктов; обмен опытом между перевозчиками, организациями и национальными объединениями, являющимися членами «Трансфригурт».

Возглавляет «Трансфригурт» президент - исполнитель, осуществляющий свои функции в соответствии с указаниями Административного комитета этой организации, состоящего из представителя каждой национальной группы. члены Административного комитета являются официальными представителями «Трансфригурт» в стране которого они представляют.

На транспортных средствах членов «Трансфригурт» закрепляются специальные пластины, водителям выдаются значки и стандартные карточки, зарегистрированные во Франции.

8. Международная федерация экспедиторских ассоциаций

Повышение эффективности и качества работы транспорта, обеспечивающего своевременную и сохранную доставку товаров со склада грузоотправителя на склад грузополучателя, как при внутренних, так и международных перевозках, неразрывно связано с развитием и совершенствованием транспортно - экспедиторского обслуживания.

Полный комплекс транспортно-экспедиторских операций включает: прием и подготовку грузов к перевозке, их маркировку и упаковку; подгруппировку и кратковременное хранение на складах мелкопартионных грузов; выбор наиболее эффективных видов транспорта и рациональных схем транспортировки грузов; организацию перевозок грузов, обеспечивающую своевременную и сохранную их доставку в пункты назначения и передачу грузоотправителям с соответствующим оформлением этой передачи; организацию комбинированных перевозок грузов с участием различных видов транспорта; оформление всей необходимой транспортной документации; производство взаимных финансовых расчетов между грузовладельцами, перевозчиками и экспедитором.

При условии выполнения экспедиторами полного комплекса транспортно-экспедиторского обслуживания грузовладельцы освобождаются от выполнения своих функций, связанных с отправлением и получением грузов. При этом создаются возможности для использования наиболее рациональных видов транспорта и эффективных технологических схем транспортировки грузов.

С развитием внешнеэкономических связей и ростом внешнеторгового оборота возрастают и объемы перевозок грузов. Так, по Республике Узбекистан за последние пять лет перевозки грузов во внутреннем и международном сообщении всеми видами транспорта возросли с 539,2 до 628,3 млн.т или на 15%. В расчете на 1 млн. сум внешнеторгового оборота и внутренних перевозок стран Центральной Азии, составить в 1998 г. 1295 тыс. сум (5,23% от мирового), то общий объем перевозок внутренних и внешнеторговых грузов в целом по странам Центральной Азии выразится 5890 тыс. т.

Таким образом, развитие и нормальное функционирование общемировой системы международных экономических связей вызывает необходимость ежегодной обработки и перемещения миллиардных тонн потоков грузов. К этому следует еще добавить более высокие объемы переработки и перевозку грузов в внутреннем каждой страны. Эти обстоятельства диктуют необходимость развития и совершенствования транспортно-экспедиторского обслуживания международных и внутренних перевозок грузов каждой страны. Поэтому происходит процесс создания специальных транспортно-экспедиторских фирм почти во всех странах мира.

Эти фирмы уделяют особое внимание изучению рынка спроса на транспортно-экспедиторские услуги, выполнение которых они осуществляют собственными или привлеченными транспортными средствами.

По всей мощности, характеру выполняемых операций экспедиторские фирмы различны. В целом транспортно – экспедиторское дело получает большое развитие и систематически совершенствуется.

Развитие международных перевозок грузов и связанные с ними транспортно-экспедиторские операции вызвали необходимость создания Международной организации экспедиторов. Такая организация под названием Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) была создана в 1926 г. в Цюрихе.

В настоящее время это самая крупная неправительственная организация мира в области транспортно-экспедиторской деятельности. ФИАТА представлена в 150 странах и охватывает деятельность почти 50 тысяч экспедиторских фирм всех форм собственности, организующих доставку товаров внутренней и внешней торговли.

ФИАТА насчитывает более 1 тыс. членов. Через них ассоциация охватывает более 25 тыс. фирм-перевозчиков, работающих на всех континентах.

Основными целями ФИАТА являются расширение и повышение качества транспортно-экспедиторских услуг, повышение профессионального мастерства персонала экспедиторских фирм.

10. Международная академия транспорта

Была основана как некоммерческое партнерство по развитию транспорта в апреле 1998 года.

Академия транспорта учреждена для координированного решения комплексных проблем развития транспорта в процессе интеграции национальных транспортных сетей СНГ на основе добровольного и равноправного сотрудничества ведущих организаций, специалистов-практиков и ученых различных стран в области транспорта, пропаганды достижений транспортной науки.

Основным организационным принципом в Академии транспорта является принцип коллективного членства организаций. Физические лица избираются действительными членами и членами-корреспондентами Академии только в пределах установленных квот по представлению организации, являющейся ее коллективным членом.

К настоящему времени коллективными членами Международной академии транспорта являются Интеграционный комитет Евразийского экономического общества, министерства транспорта Армении, Азербайджана, России, Беларуси, Грузии, Таджикистана, Узбекистана, Министерство путей сообщения РФ, более 100 крупных транспортных и экспедиторских компаний и ведущих транспортных ВУЗов различных государств. Академия поддерживает прямые и тесные контакты с государственными органами управления транспортных комплексов и ведущими транспортными и экспедиторскими предприятиями и объединениями во всех странах СНГ.

Совет Глав Правительств СНГ, рассмотрев результаты работы Академии, 4 июня 1999 г. (Минск) принял решение о придании ей статуса «Базовой организации государств-членов Экономического Союза по проблемам развития транспортного комплекса».

Все мероприятия, проводимые Академией транспорта, направлены на решение конкретных вопросов развития общего рынка транспортных и экспедиторских услуг.

11. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ)

AIRCUZ создана 1995 г. и является полноправным членом МСАТ.

Главными задачами ассоциации являются:

- защита интересов членов ассоциации перед национальными и иностранными компетентными организациями;
- оказание содействия членам Ассоциации в развитии перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении, а также оказание им консультативных и других услуг;
- выполнение функций гарантийной организации в Узбекистане, предусмотренной Таможенной Конвенцией перевозок грузов с применением книжки МДП (Карнет-TIR);

- профессиональная подготовка и переподготовка индивидуальных предпринимателей и водителей, осуществляющих международные перевозки, а также научные исследования в области рынка автоуслуг в международной автомобильной перевозке и безопасности автотранспортных средств через учебно-научный центр «BILIMINTRANS» учрежденной AIRCUZ и Ташкентским автомобильно-дорожным институтом.

Контрольные вопросы

1. Какие международные органы управления имеют наибольшее значение для развития МАП?
2. Восемь основных групп нормативных документов, регулирующих МАП
3. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН и его рабочие группы
4. КВТ и коридор TRACECA
5. Комиссия по транспорту ЕЭС. Отдельные проблемы решения странами-членами ЕЭС
6. Европейская Конференция Министров Транспорта (ЕКМТ) и ее компетенция
7. МСАТ и его члены, в том числе из независимого государства Узбекистан
8. Контакт МСАТ с другими международными организациями
9. Справочные материалы МСАТ
10. Комплекс транспортно-экспедиторских операций ФИАТА и основные его цели
11. Координационное транспортное совещание (КТС) стран СНГ
12. Международная академия транспорта и учебно-научный центр «BILIMINTRANS» при AIRCUZ и ТАДИ
13. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана

У. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

1. Документы международного и внутреннего законодательства

Выполнение международных перевозок связано с пересечением государственных границ. Это означает, что в силу особенностей национального законодательства отдельных стран могут возникать правовые конфликты, с целью предупреждения которых создана и развивается система международных соглашений.

Упрощение процедур прохождения транспортных средств через границы сопредельных государств при международных перевозках грузов и пассажиров является весьма важным направлением совершенствования межгосударственных транспортно-экономических связей: оно может быть осуществлено, прежде всего, за счет использования международной нормативно-правовой базы, включающий конвенции и соглашения, протоколы и другие международные документы.

Конвенция о международной торговле, подписанная в 1914 г., является первой из этих соглашений.

Применительно к доставке грузов в международном сообщении автомобильным транспортом имеющиеся нормативные документы можно свести к следующим восьми основным группам:^{*}

1. Подвижной состав и требования к нему
2. Организация и безопасность дорожного движения
3. Автомобильные дороги для международных сообщений
4. Организация труда водителей
5. Условия выполнения различных видов перевозок в международном сообщении
6. Пограничный и таможенный контроль
7. Налоговые взаимоотношения при перевозках в международном сообщении
8. Страхование при выполнении международных автомобильных перевозок.

В настоящее время для облегчения условий выполнения международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров, обеспечения безопасности дорожного движения и унификация основных требований к автомобильным дорогам, дорожным знакам и сигналам, а также к автотранспортным средствам. Европейскими и другими странами мира используется более сорока основных международных конвенций и соглашений. Наибольшее количество стран присоединилось: к Конвенции по дорожным движениям—92 страны, Конвенции о таможенных льготах для туристов—84, Таможенной конвенции МДП— 60 и др.

Государства участники СНГ относительно активно присоединились лишь к пяти конвенциям и соглашениям. Ко многим из действующих в настоящее время международным конвенциям и соглашениям присоединилось одно либо два, или три государства, а к отдельным важным конвенциям и

^{*} Артемен С. П., Давыдов В. М. Развитие и организация международных автомобильных М. «Транспорт» 1984. С. 374.

соглашениям не одно из государств СНГ еще не присоединилось.

Для установления целесообразности присоединения государств-участников СНГ к международным конвенциям и соглашениям следует учитывать достигнутые объемы автомобильных перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении. При этом необходимо выделять перевозки в страны дальнего зарубежья и отдельно перевозки между государствами СНГ. Следует учесть также прогноз развития указанных перевозок на ближайшие 5-7 лет.

Присоединение к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильных перевозок предполагает, в частности, постепенную либерализацию международных транспортных рынков и углубление сотрудничества в области транспорта на различных уровнях между странами, присоединившимися к соответствующим конвенциям и соглашениям (особенно при решении таможенных вопросов и проблем пограничных переходов). С другой стороны, для присоединения к международным конвенциям и соглашениям, сопровождаемого указанной либерализацией транспортных рынков, потребуются принятие ряда мер по обеспечению защиты интересов национальных перевозчиков и пользователей автотранспортных услуг. Проведение при этом транспортной политики равно выгодного паритета с взаимодействующими в осуществлении международных перевозок между странами. Создания для национальных перевозчиков условий стабильного их функционирования на международном транспортном рынке (включая отмену или значительное снижение высоких таможенных пошлин и налогов на приобретение импортного подвижного состава и оборудования) являются важными факторами, учитываемыми при присоединении к международным конвенциям и соглашениям.

В процессе подготовки материалов по присоединению к международным конвенциям и соглашениям в государствах-участниках СНГ целесообразно проводить оценку политических, финансово-экономических, технических и других факторов с учетом выявления возможных последствий такого присоединения. При этом устанавливаются необходимые инвестиции для совершенствования материально-технической базы автотранспорта, отвечающей международным требованиям и стандартам, а также определяются и другие расходы, связанные с подготовкой к присоединению к конвенциям и соглашениям.

При решении вопросов о присоединении к международным конвенциям и соглашениям в государствах-участниках СНГ следует учитывать указанные факторы, проводить необходимое технико-экономическое обоснование такого присоединения.

Особое внимание должно быть уделено изучению опыта работы и существующего положения с присоединением к международным конвенциям или соглашениям европейских стран с развитой системой международных автомобильных перевозок. Аналитический обзор состояния с присоединением ряда европейских стран к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильного транспорта показывает, что большинство из них

подписало и ратифицировало 25-27 основных конвенций и соглашений Польшей-28, Италией-27, Германией, Венгрией, Францией и Финляндией-26, Болгарией-25. Практический всеми этими странами подписаны и ратифицированы по 26 одних и тех же конвенций и соглашений, в том числе европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА); конвенция о дорожном движении (1949 и 1968г.); конвенция КДПГ и протокол к этой Конвенции; конвенция о таможенных льготах для туристов; таможенные конвенции МДП (1959 и 1975г.); таможенные конвенции, касающиеся контейнеров; европейское соглашение ДОПОГ; соглашение СПС; европейское соглашение ЕСТР и др.

Основные нормативные документы внутреннего законодательства в странах, подписавших конвенции и соглашения, составляются с учетом международных требований. К числу таких внутренних документов относятся стандарты на транспортные средства и дорожные знаки, правила дорожного движения, требования к регистрационным номерам и свидетельствам о регистрации, образцы водительских удостоверений и другие.

Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств (известное также как Соглашение о стандартизации транспортных средств или как Женевское соглашение) было принято 1958 г. в Женеве. Существующее Правило 49 (R-49) определяет предельно допустимую концентрацию вредных веществ в отработавших газах двигателей. С момента принятия в 1982г. оно не однократно ожесточалось. Измененные нормы известны как «Евро 1» (приняты к применению с 1994г.), «Евро 2» (с 1996г.) и «Евро 3» (с 2000г.), Евро 4 (применение предусматривается с 2005 г.). На стадии принятия к руководству разработанные требования «Евро 5» и «Евро 6». Правило 51 (R-51) устанавливает пределы шумового воздействия автотранспорта.

В области дорожного движения в настоящее время действуют две основные конвенции, принятые в Вене: Конвенция о дорожном движении (от 1968г.) и Конвенция о дорожных знаках и сигналах (от 1968 г.).

1973 г. был принят Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

Сеть автомобильных дорог, открытых для международных сообщений, определяет Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), принятое в 1975г., и европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах, принятое в 1991 г.

Присоединяясь к международной Конвенции по основным международным магистралям, Правительством Республики Узбекистан в 1995г. был установлен перечень автомобильных дорог, предназначенных для движения и транзита автомобилей, иностранных автоперевозчиков через территорию Республики Узбекистан. Это международные автомагистрали Ташкент-Самарканд-Термез (М-39) с выходом в Афганистан (магистраль М-39 берет начало Алма Ати-Бишкек-Ташкент), Самарканд-Бухара-п.Алат (М-

37) с выходом в Туркменистан и Термез-Кумкурган-Сариосиё (М-41) с выходом в Таджикистан, автомагистрали Ташкент-Коканд-Андижан (А-373) с выходом в Кыргызстан, Самарканд-Хаваст-Бекабад (А-376) с выходом в Таджикистан. Карши-Бухара-Нукус-Кунгурад (А-380) с выходом в Бейнеу (Казахстан) и далее в Россию, Самарканд – Пенджикент (А-377) с выходом в Таджикистан и др.

Требования к водителям, режим их труда и отдыха при выполнении профессиональных обязанностей определяются Европейским соглашением, касающимся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, от 1970г. Вступившая в 1991 г. поправка к Соглашению предусматривает обязательное наличие **тахографов на автотранспортных средствах**, выполняющих перевозки в международном сообщении. Тахограф представляет собой механическое контрольное устройство, регистрирующее время управления транспортным средством, время отдыха, пройденное расстояние и скорость движения. Согласно решению сессии Европарламента все новые грузовые автомобили, начиная с 2000 г., оборудуются цифровыми тахографами нового типа (типа IV).

Исключительное значение в организации международных автомобильных перевозок имеют документы международного права по таможенным вопросам. Действующие в настоящее время Таможенные конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП или TIR) от 1959г. и от 1975г. значительно сокращают время на оформление грузов на границах и ускоряют доставку в международном сообщении. Обе конвенции действуют параллельно, Конвенция 1975г. отменяет ряд положений Конвенции 1959 г. Большое внимание в Конвенции 1975 г. уделено деятельности гарантийных организаций по уплате ввозных и вывозных пошлин, любых штрафов, пени и процентов за просрочку или нарушения процедуры и правил МДП. Книжка МДП изготавливается Международным союзом автомобильного транспорта (MCAT) и распространяется, на территории Республики Узбекистан Узбекской ассоциацией AIRCUZ.

Применение книжки МДП освобождает автоперевозчиков от уплаты залоговых сумм, пошлин, сборов и, как правило, позволяет не предъявлять груз к таможенному досмотру на промежуточных таможах, что повышает оперативность и конкурентоспособность перевозок, сокращает транспортные расходы.

Использование в международных перевозках автомобильного подвижного состава регулируется Таможенными конвенциями, касающимися временного ввоза автотранспортных средств, служащих для коммерческих целей (от 4.06.1954 г. и от 18.05.1956 г.). Этими документами разрешается временный беспослинный ввоз частных автотранспортных средств для перевозки грузов и пассажиров. Запрещена сдача в наем ввозимых транспортных средств. На каждое автотранспортное средство оформляется Карнет де пассаж (Carnet de Passage en Deuane), который является документом, гарантирующим уплату ввозных пошлин и сборов, причитающихся таможенных штрафов в случае нарушения правил оформления книжки и других требований Конвенции.

Карнеты де пассаж заполняются на французском языке, распространяются Международной автомобильной федерацией (г. Париж) и Международным союзом по туризму (г. Женева). Срок действия Карнеты де пассаж не более одного года.

Если книжка МДП (Карнет TIR) является документом на груз, то Карнет де пассаж (Carnet de Passage, en Deuanes) – это документ на автомобиль. В России и в Республике Узбекистан можно получить в соответствующих ассоциациях АСМАП (Россия) и AIRCUZ (РУз), так как они являются членами соответствующих международных организаций.

Приняты конвенции, определяющие требования к контейнерам и поддонам, порядок их использования и разрешающие их временный бесплатный ввоз (Таможенная Конвенция, касающаяся контейнеров, от 1956г., Европейская Конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 1960г., Таможенная Конвенция, касающаяся контейнеров, от 1972г.). Данная Конвенция вошла в действие в Узбекистане с 1997г.

Основным документом, который определяет условия выполнения международных перевозок, права, обязанности и ответственность их участников, является Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ или Конвенция CMR) от 19.05.1956 г. Эта конвенция в Республике Узбекистан вошла в силу 1995 г.

Конвенция КДПГ применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов транспортными средствами за вознаграждение, когда место принятия груза и место, предназначенное для его сдачи, указанные в договоре, находятся в двух разных странах, из которых, по крайней мере одна является участником Конвенции. Положениями Конвенции полностью определяются права и обязанности перевозчика, отправителя и получателя грузов, правила оформления грузосопроводительных документов, правила перевозки грузов, порядок оплаты услуг перевозчика, а также ответственность перевозчика, отправителя грузов.

В Конвенции определяются правила и порядок осуществления перевозки несколькими перевозчиками, а также порядок определения ответственности каждого из них и порядок наложения штрафных санкций.

Конвенция установила, что договор перевозки определяется, накладной международного образца. Ее содержание определило пределы возмещения за повреждение и потерю груза или просрочку его доставки (уточнены Протоколом к Конвенции от 5.07.1978 г.). В Узбекистане она вошла в силу 25 февраля 1997 г.

Особые виды перевозок регулируются специальными международными документами. К их числу относят Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов и Протокол о внесении поправок. Сюда же относится Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1.09.1970г. Это соглашение вошло в действие в Узбекистане с 2000г.

В октябре 1985 г. вступила в действие Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. В Узбекистане она вошла в силу в 1997 г. Конвенция направлена на упрощение и облегчение процедуры пересечения границы и предусматривает следующие меры:

- совместный контроль грузов и документов контрольными службами соседних государств (установка совместно используемого оборудования, согласование часов работы пограничных постов и служб контроля);
- применение унифицированных документов;
- ускоренные режимы по отношению к транзитным грузам (в особенности перевозимым в контейнерах) и скоропортящимся.

Для регулирования взаимоотношений перевозки государственными службами используется Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых для международной перевозки грузов (от 14.12.1956г.). Данная Конвенция вошла в силу в Узбекистане 1999г.

При международных автомобильных перевозках грузов применяется несколько видов страхования. Обязательным является страхование гражданской ответственности перед третьими лицами в связи с эксплуатацией автотранспортных средств как источника повышенной опасности.

Ответственность в этом виде страхования возникает из ущерба, причиненного личности и имуществу третьих лиц в результате столкновения транспортных средств, наездов на пешеходов, строения, сооружения и т.д.

Окончательная редакция Международного соглашения (Универсального договора) по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе «Зеленая карта» принята Лондонским международным Советом бюро в 1989 г. Универсальный договор введен в действие с 1991 г. с учетом рекомендаций Главной рабочей группы от 1984 г. (так называемых «женевских рекомендаций»).*

В структуру правового обеспечения международных автомобильных перевозок входят также двухсторонние и многосторонние межгосударственные договоры.

Двухсторонние соглашения, в числе других вопросов, могут определять, в частности, порядок выдачи разрешений; таможенные и пограничные формальности; взаимное освобождение от налогов и сборов; порядок осуществления перевозок грузов в третьи страны и транзитом; требования к санитарному и иному контролю; страхование. Могут также определяться взаимные обязанности по соблюдению внутреннего законодательства стран.

Договорно-правовой базой Республики Узбекистан по ее участию в многосторонних международных конвенциях и соглашениях в области наземного транспорта и транзита являются:

- Конвенция о дорожном движении (Вена, 1968г.), ратифицированная Республикой Узбекистан в 1996г., направлена на то, чтобы действующие на территории ее правила дорожного движения соответствовали предписаниям дорожных знаков и сигналов,

*Тулъинский Л. Зелёная карта: пропуск на транспортный рынок европейских стран. Автомобильный транспорт. №3. 1997. С. 27-31

световых дорожных сигналов и разметке дорог, соответствующим международным стандартам;

- Конвенция о дорожных знаках и сигналах (Вена, 1968 г.), вступившая для Республики Узбекистан в силу 1997 г., регулирует вопросы установления системы дорожных знаков и сигналов, разметку дорог, приведение их к единым международным стандартам;
- Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (Нью-Йорк, 1965 г.), вступившая для Узбекистана в силу в 1996 г., направлена на содействие экономическому прогрессу и разрешению международных проблем в экономической области.

В Конвенции дано правовое определение государств, не имеющих выхода к морю, зафиксирован принцип свободы транзита и освобождения транзитного движения от таможенных пошлин и налогов. Конвенция, посвященная ряду организационно – технических проблем, связанных с транзитом транспортных средств, закрепляет право на беспрепятственное транзитное движение с облегченными административными формальностями.

- Базельская Конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (Базель, 1989 г.), вступившая для Республики Узбекистан в силу 1996г. и она направлена на эффективное решение проблем защиты здоровья человека, экологии от влияния опасных и других видов отходов, а также трансграничной перевозки. Государства-участники Конвенции признают незаконный оборот опасных и других отходов преступным деянием и принимают надлежащие правовые, административные и другие меры для выполнения и соблюдения требований Конвенции. Каждая сторона Конвенции запрещает всем лицам, находящимся под ее национальной юрисдикцией, транспортировку или удаление опасных и других отходов, если только эти лица не получили разрешения или согласия на проведение таких операций.
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (Женева, 1994 г.). Эта Конвенция вступила в силу в Республике Узбекистан в 1998 г. и направлена на облегчение совместного использования контейнеров на основе эквивалентной компенсации, ввозимых без уплаты пошлин и сборов, без запретов и ограничений на ввоз экономического характера, без ограничений на их использование во внутренних перевозках и без обязательства предъявлять таможенные документы. Конвенция дополняет Таможенную конвенцию. Условия Конвенции о контейнерном пуле позволяют использовать в некоторых случаях (при отсутствии необходимого количества собственных), контейнеры, ввезенные участниками пула и находящиеся на территории другого участника, как в международных, так и во внутренних перевозках. Термин «пул» в настоящей конвенции означает общее использование контейнеров на основе соглашения.

Следует особенно подчеркнуть тот факт, что из числа стран – членов ЭКО,

являющихся одновременно странами – участницами СНГ, Республика Узбекистан занимает лидирующее место по участию в многосторонних международных документах и соглашениях в связи с чем рекомендуется остальным странам региона ЭКО, еще не сделавшим этого. Необходимо рассмотреть возможность присоединения к многосторонним вышеупомянутым международным документам, а также к Соглашению о сотрудничестве в области регулирования транзитных перевозок между Республикой Узбекистан, Азербайджан, Грузией и Туркменистаном и Договору между Республикой Узбекистан, Азербайджан, Грузией и Туркменистаном о координации деятельности железнодорожного транспорта, подписанных в Серахе 1996 г.

На заседании координационного транспортного совещания министров транспорта СНГ (Ереван, 1997г.) было принято решение о целесообразности разработки Концепции присоединения государств – участников СНГ к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильных перевозок грузов и пассажиров и о внесении ее для утверждения на очередном заседании КТС.

Целью концепции является создание условий перевозчикам и экспедиторам государств-участников СНГ для повышения эффективности и качества выполнения перевозок грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении на основе гармонизации действующей и разрабатываемой нормативно-правовой базы и использования унифицированных технологий транспортного процесса в соответствии с требованиями и параметрами, установленными в международных конвенциях и соглашениях.

Задачами Концепции являются: подготовка рекомендаций для государств СНГ по присоединению к международным конвенциям и соглашениям в области грузовых и пассажирских перевозок, выполняемых автомобильным транспортом в международном сообщении, с учетом выбора приоритетных направлений и установления очередности решения этой проблемы; создания в этих государствах облегчающих условий для выполнения автотранспортом международных перевозок грузов и пассажиров, а также защита интересов перевозчиков государств СНГ на международном транспортном рынке.

При подготовке рекомендаций по присоединению государств СНГ к международным конвенциям и соглашениям необходимо учитывать предложения от транспортных министерств этих государств, рекомендации КВТ ЕЭК ООН, а также опыт работы ряда стран и международных организаций по применению таких конвенций и соглашений при осуществлении международных перевозок грузов и пассажиров. На основе указанного комплексного подхода представляется возможным внести на рассмотрение заинтересованным компетентным органам государств СНГ, в первую очередь транспортным и дорожным министерствам, ведомствам, рекомендации о присоединении к следующим международным конвенциям и соглашениям не подписанным ранее:

- конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-

Йорке 1954г.;

- Европейское соглашение о международных дорожных перевозках опасных грузов (ДОПОГ) от 1957г.;
- протокол по внесению поправок европейскому соглашению от 1957г. о международной перевозке опасных грузов;
- конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа (КМАПП);
- международные соглашения (универсальный договор) по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе «Зеленая карта» от 1989 г

Практически все транспортные министерства государств СНГ подтвердили целесообразность присоединения к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов и Протоколу к этому соглашению.

В настоящее время ведутся работы по изучению ряда многосторонних международных конвенций на предмет присоединения к ним.

В целом, присоединение Республики Узбекистан к международным конвенциям, а также увеличение связей таможенной службы республики с таможенными службами других государств, обмен опытом служит предпосылками к изучению, а затем и к присоединению к международным конвенциям. К их числу относятся такие многосторонние документы, как:

- Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП), 1973г.;
- Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) 1978г.

Очень большое значение имеет Конвенция по Гармонизированной системе Таможенного контроля груза и транспортных средств на пограничных зонах (1988г.). О необходимости вступления в данную Конвенцию говорит тот факт, что 95% всего мирового товарооборота обрабатывается на основе гармонизированной системы описания и кодирования товаров.

Сегодня конвенция по гармонизированной системе на пограничные зоны применяется более чем 150 государствами мира, 86 из которых являются ее членами. Таможенный тариф, торговая статистика, таможенные платежи, определение страны происхождения товаров, борьба с нарушениями таможенных правил – вот неполный список сфер применения этой конвенции.

Межправительственные соглашения при своем заключении проходят следующие стадии: парафирование – принципиальное одобрение принимаемого документа и согласие с ним, выражающееся визированием (поставкой инициалов) уполномоченным лицом; подписание – принятие документа, выражающееся постановкой своей подписи представителем органов государственного управления, ратификация – утверждение представительными высшими органами государственного управления, о чем составляется специальный документ – ратификационная грамота или акт ратификации.

Большую роль в организации международных перевозок грузов играет внутреннее законодательство. Конституционно закреплено понятие единого

экономического пространства Республики Узбекистан. В числе конкретных нормативных актов большое значение имеет Закон Республики Узбекистан «О таможенном тарифе». Таможенный Кодекс Республики Узбекистан, приказ ГТК Республики Узбекистан от 1997г., которым утверждено Положение о порядке применения Таможенной конвенции при международной перевозке грузов, в том числе с применением книжки МДП.

Деятельность предприятий в области международных автомобильных перевозок осуществляется в соответствии с Положением «О лицензировании перевозок автомобильным транспортом пассажиров и грузов в международном сообщении, а также грузов в пределах Республики Узбекистан утвержденным Правительством Республики Узбекистан.

2. Правовая основа интеграционных процессов в СНГ

Московское Соглашение о принципах таможенной политики от 1992г. и принятое Положение о Таможенном Совете фиксируют договоренность государств о проведении согласованной таможенной политики и унификации таможенного законодательства.

Российская Федерация и Республика Беларусь 1996 г. подписали соглашение «О таможенном союзе», к которому присоединились Республика Казахстан (1996г.), Республика Кыргызстан (1996г.) и Таджикистан (1999 г.). В 2003 году к этому таможенному союзу присоединилась Украина.

В перспективе предусматривается создание Сообщества интегрированных государств, что закреплено Договором этих государств от 1996г. Предполагается формирование единого экономического пространства с функционированием общего рынка товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. Для Узбекистана решение этого злободневного вопроса необходимо в первую очередь с государствами Центральноазиатского региона и Российской Федерацией

Определенные шаги предпринимаются и другими членами СНГ. С 1998 г. отменен налог на добавленную стоимость на товары, перемещаемые через российско-украинскую границу.

Формированием единого транспортного пространства, согласованием тарифной и инвестиционной политики, разработкой согласованных законодательных и нормативных документов занимается Координационное транспортное Совещание государств СНГ (КТС), организованное в 1991 г. В рамках КТС имеются Советы по видам транспорта: воздушного, автомобильного, морского, внутреннего водного и дорожного хозяйств.

3. Конвенция о договоре международной перевозки грузов

Одним из основных документов международного права, используемых при организации перевозок грузов автомобильным транспортом, является Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) от 1956г. Конвенция содержит следующие главы:

- область применения;

- ответственность перевозчика за других лиц;
- заключение и исполнение договора перевозки;
- ответственность перевозчика;
- претензии и иски;
- перевозка несколькими перевозчиками;
- недействительность условий контракта, противоречащих настоящей Конвенции.

Как было изложено выше, Конвенция КДПГ в Республике Узбекистан вступила в силу в 1995г.

Сама конвенция составлена в одном экземпляре на французском и английском языках, причем оба текста идентичны. В силу этого, отдельные тексты переводов на другие языки могут не совпадать друг с другом дословно при сохранении смыслового значения излагаемых положений

Статьей 4 Конвенции определено, что договор перевозки устанавливается накладной, но даже ее отсутствие, неправильность или потеря не отражаются на существовании и действительности договора перевозки. Накладная составляется согласно статье 5 в трех оригиналах (отправителю, перевозчику, получателю груза), но количество экземпляров с учетом копий может быть больше: грузоотправителю, грузополучателю, перевозчику и кроме того, при пересечении границ и пересепке отрывается по одному листу.

Языком заполнения грузового манифеста CMR (товарно-транспортной накладной) как в Узбекистане, так и в России является русский. Для импортируемых грузов возможно заполнение на европейских языках международного общения: английском, немецком, испанском, французском или языке страны – импортера. Формы накладной в различных странах могут отличаться, но обязательно наличие граф с 1 ой по 24 ую. Графы с 25 ой по 29 ую используются перевозчиком для тарифных расчетов и не всегда могут присутствовать в бланках накладных. В накладной CMR (прилагается) указываются следующие данные о грузе: почтовые реквизиты продавца и покупателя; дата приема груза к перевозке; пункты приема и сдачи груза, вид упаковки; число грузовых мест, объем груза и масса брутто; стоимость транспортировки груза; сведения о транспортном средстве; прилагаемые документы. Накладная заполняется отправителем включительно с графы 1 ой по 15 ую, а также 21 ая и 22 ая графы. Графы, обведенные жирной рамкой (с 16 ой по 19 ую включительно и 23 ю), заполняет перевозчик. В 24 ой графе грузополучатель делает отметку о времени прибытия и убытия транспортного средства в пункт разгрузки. Здесь же грузополучатель удостоверяет получение груза своей подписью, заверенной штампом.

В накладных, используемых при перевозке грузов из разных стран, возможно расхождение между номерами граф и их содержанием, что объясняется чисто техническими обстоятельствами печатания бланков и не является принципиальным.

Наиболее распространено следующее содержание граф.
В графе 1 указывается наименование и адрес отправителя, в графе 2 – получателя груза. В графе 3 указывается место (страна и город) разгрузки

груза, а в графе 4 – место и дата погрузки. В 5 ой графе перечисляются прилагаемые документы (например, приказ, договор на поставку, счет и т.д.) В графах с 6 ой по 12 ую приводятся характеристики груза: знаки и номера грузовых мест, их количество, упаковка, наименование груза, масса брутто в кг и объем в м³. В 13 ой графе содержатся указания отправителя по таможенной и прочей обработке, объявленная стоимость груза. Графа 14 обычно используется для записи о возврате груза, в 15 ой указываются условия оплаты фрахта, в 20 ой приводятся особые согласованные условия (если они имеются), в 21 ой, место и дата составления накладной, в 22 ой графе делаются отметки о времени прибытия и убытия в пункт погрузки, заверенные подписью и штампом отправителя.

В графах 16 и 17 указывается наименование и адрес перевозчика, принявшего груз и последующего перевозчика. В 19 ой графе приводится расчет сумм, подлежащих оплате, в графах 25 и 26 перевозчик, указывает регистрационные номера и марки тягача и полуприцепа. В графе 23 указываются номер путевого листа, фамилии водителей, подписи и штамп перевозчика.

Перевозчик должен принять груз и сверять его фактические характеристики с указанными в документах (пункты 7–11 накладной). Если такой возможности у перевозчика нет, то он должен указать в пункте 18, что груз принят без проверки количества мест (массы) или состояния. Возможно указание в этом, пункте других замечаний перевозчика. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и любые расходы, вызванные поврежденной упаковкой груза.

На накладной обязательно имеется аббревиатура CMR и указание, что данная перевозка, несмотря ни на какие прочие договоры, осуществляется в соответствии с условиями Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

При отсутствии оговорок перевозчика принимается, что груз и упаковка были внешне в исправном состоянии, а число грузовых мест, их маркировка и номера соответствовали указанным в накладной.

До передачи груза перевозчику грузоотправитель обязан представить ему необходимые документы и сообщить все сведения, нужные для прохождения таможенных и других формальностей. Перевозчик не проверяет правильность этих документов и их полноту, за все последствия отсутствия или неправильного оформления этих документов несет ответственность грузоотправитель. Однако перевозчик несет ответственность за неправильное использование документов или их потерю.

До передачи получателю второго экземпляра накладной, отправитель имеет право требовать от перевозчика прекращения перевозки, изменения места назначения или получателя груза, не допуская разбивки партии груза. Однако возможны случаи, когда отправитель оговаривает в накладной право получателя распоряжаться грузом с момента ее составления. Если получатель дает указание сдать груз другому лицу, то последнее не вправе назначить других получателей.

[illegible]

Все расходы и ущерб перевозчика при выполнении указаний по переадресовке груза должны возмещаться. Эти указания не должны нарушать нормального хода работы предприятия перевозчика и наносить ущерба другим отправителям и получателям грузов.

Все инструкции по переадресовке груза должны содержаться в первом экземпляре накладной (оригинале отправителя), которая представляется перевозчику. Без этого перевозчик не вправе подчиняться таким инструкциям.

Если получатель отказывается принять груз, то отправитель имеет право распоряжаться грузом, не предъявляя первого экземпляра накладной. Пока отправитель не передал своих инструкций перевозчику, отказавшийся от получения груза получатель в любой момент вправе потребовать его сдачи.

Перевозчик может продать груз, не ожидая инструкций от правомочного по договору лица, если груз является скоропортящимся; если этого требует состояние груза; если затраты на хранение груза слишком высоки по сравнению с его стоимостью; если в надлежащий срок не получено инструкций от правомочного лица.

Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или его повреждение и за нарушение сроков доставки груза. Все случаи, когда перевозчик может освобождаться от ответственности, оговорены в статье 17 Конвенции. Перевозчик должен доказать, что такие обстоятельства имели место. К ним относятся вина правомочного по договору лица; приказ этого лица, не вызванный виной перевозчика; дефекты груза; форс – мажорные обстоятельства.

Перевозчик освобождается от ответственности за потерю или порчу груза:

- если это связано с использованием открытых или не укрытых транспортных средств, если это было специально оговорено в накладной;
- с отсутствием или повреждением упаковки грузов, без которой грузы подвержены порче и повреждению;
- с выполнением операций с грузом (перемещение, погрузка, разгрузка, размещение) отправителем или получателем груза;
- с естественными свойствами груза (поломка, коррозия, гниение, усушка, утечка, нападение паразитов или грызунов);
- с недостатками в маркировке грузовых мест; с перевозкой животных.

Перевозчик освобождается от ответственности за потерю или повреждение груза, если это связано с естественными свойствами груза или при перевозке животных, если докажет, что им были приняты все необходимые меры по сохранности груза (в том числе использовалось специально оборудованное транспортное средство) и что он руководствовался данными ему специальными инструкциями.

Груз считается утерянным после прошествия 30 дней от оговоренного срока доставки, а если такого срока оговорено не было, то через 60 дней после принятия груза перевозчиком.

Если утерянный груз найден, то в течение 30 дней после получения извещения об этом правомочное по договору лицо может требовать сдачи ему

груза при условии уплаты долговых обязательств, вытекающих из накладной, и возращения полученного им возмещения за вычетом возможных понесенных расходов. Сохраняется право на возмещение за опоздание груза.

Особо оговариваются условия принятия к перевозке опасных грузов (ст. 22). Если перевозчик не был осведомлен о характере опасных грузов, то они могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены и обезврежены без всякого возмещения убытков за них. Отправитель отвечает за все расходы и убытки, вызванные перевозкой этих грузов.

Размер подлежащей возмещению суммы в случае полной или частичной потери груза определяется на основании стоимости груза в месте и во время его приема для перевозки.

Стоимость груза при возмещении полной или частичной его потери определяется на основании биржевой котировки. При ее отсутствии – на основании текущей рыночной цены. При отсутствии биржевой котировки и текущей рыночной цены – на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества. Стоимость груза при возмещении полной или частичной его потери определяется на основании объявленной ценности груза при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате.

Кроме стоимости груза при его полной или частичной потере, а также в случае повреждения груза или его части, подлежат возмещению плата за перевозку, таможенные сборы и пошлины и другие расходы, связанные с перевозкой.

В случае просрочки с доставкой груза перевозчик возмещает ущерб, если будет доказано, что просрочка нанесла ущерб, в сумме которого и производится возмещение.

Возмещаемый ущерб за просрочку с доставкой груза может превышать плату за перевозку в случае, если была сделана декларация о стоимости груза или о дополнительной его ценности на случай потери или повреждения, а также недоставки груза в оговоренный срок при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате.

Возмещение в случае потери или повреждении груза также может быть потребовано в пределах объявленной ценности груза.

Правомочное по договору лицо может требовать уплаты процентов на сумму, подлежащую возмещению, из расчета пяти процентов годовых со дня передачи перевозчику письменной претензии или, если ее не было, со дня подачи иска.

Положения Конвенции КДПГ ограничивают ответственность перевозчика в связи с потерей, повреждением или просрочкой в доставке кроме случаев злоумышленных поступков перевозчика или лиц, к услугам которых он прибегает.

Считается, что груз не имел заметных потерь или повреждений, если получатель не сделал оговорку перевозчику в его присутствии или, самое позднее, в момент принятия груза. В случае незаметных внешне потерь или повреждений оговорки должны быть сделаны в письменной форме в течение семи дней со дня поставки груза, не считая воскресных и прочих нерабочих

дней.

Доказательства отсутствия потерь и повреждений груза представляются перевозчиком, если имели место внешне незаметные потери или повреждения и получатель адресовал письменные оговорки перевозчику в течение семи дней, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней.

Возмещение за просрочку в доставке груза уплачивается, если письменные оговорки получателем сделаны в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение получателя.

При исчислении сроков, учитываемых при предъявлении претензий, дата поставки или передачи товара получателю не входит в срок.

Иски по поводу перевозок предъявляются:

- в компетентные суды, участвующих в Конвенции КДПГ стран, указанные сторонами с общего согласия;
- в суды страны, где находится обычное местожительство ответчика, его главная контора, отделение или агентство, с посредством которых был заключен договор перевозки;
- в суды страны, где находится место принятия груза к перевозке или место доставки.

Если дело, связанное с рассмотрением спора по поводу перевозок, находится в суде, то не может быть возбуждено новое дело по тем же основаниям в другом суде.

Если одна из сторон не удовлетворена решением суда по поводу перевозок, то тем не менее принятое решение считается окончательным, за исключением случаев, когда оно не может быть приведено в исполнение в стране, в который предъявлен новый иск.

Для рассмотрения иска, касающегося перевозок, выполняемых в соответствии с Конвенцией КДПГ, граждане стран, участвующих в Конвенции, не вносят залог для уплаты судебных издержек.

Срок подачи исков, возникающих в результате перевозок, выполняемых в соответствии с Конвенцией КДПГ, если отсутствует злоумышленный или приравняемый к нему поступок виновной стороны, равен одному году. Если имеется злоумышленный или приравняемый к нему поступок виновной стороны, то срок устанавливается в три года.

Срок исковой давности в случае частичной потери груза исчисляется со дня сдачи груза получателю, а в случае потери всего груза – с тридцатого дня по истечении установленного для перевозки срока или, если он не был установлен, с шестидесятого дня по принятии груза перевозчиком к перевозке. Во всех прочих случаях срок исковой давности исчисляется по истечении трехмесячного срока со дня заключения договора перевозки.

Устанавливаемый в качестве точки отсчета срока исковой давности день не принимается в расчет при определении срока подачи иска.

Предъявление претензии в письменной форме приостанавливает течение срока исковой давности до того дня, когда ответчик в письменной форме отверг поданную претензию с возвращением приложенных документов.

Предъявление дальнейших претензий по этому же основанию прерывает

течение срока исковой давности.

По истечении срока исковой давности иск не может быть подан. При перевозке, производимой несколькими перевозчиками, передача груза между ними оформляется отметкой наименования и адреса перевозчика на втором экземпляре накладной и распиской перевозчика, принимающего груз от своего предшественника, с подписью и указанием даты.

При перевозке последовательно несколькими перевозчиками иск, касающийся ответственности за потерю или повреждение груза, а также за просрочку его доставки, предъявляется первому перевозчику (принявшему груз у отправителя); последнему перевозчику (сдавшему груз получателю); либо перевозчику, выполняющему ту часть перевозки, при которой имел место факт, вызвавший потерю, повреждение или просрочку. Иск может быть предъявлен одновременно нескольким перевозчикам.

При перевозке последовательно несколькими перевозчиками перевозчик, уплативший возмещение за ущерб, имеет право взыскивать с виновных в порядке возмещения основную, подлежащую возмещению, сумму; проценты на нее, подлежащую возмещению; издержки, связанные с перевозкой.

При перевозке последовательно несколькими перевозчиками возмещаемая за потерю или повреждение груза сумма, а также за просрочку его доставки распределяется между двумя или более перевозчиками пропорционально доле ответственности. Если не представляется возможным ее установить, то распределение возмещаемой суммы производится пропорционально причитающейся плате за перевозку. Стороны вправе установить указанные пропорции также по взаимному соглашению.

Если в договоре перевозки содержатся условия, отступающие от положений Конвенции КДПГ, то условия перевозки, отступающие от ее изложений, считаются недействительными.

Признаются, например, недействительными условия договора перевозки, в силу которых перевозчику переуступаются права страхователя груза или такие, по которым происходит переложение ответственности после доказательства вины или невиновности.

4. Правовое регулирование разрешительной системы

Одним из важнейших инструментов экономической политики любой страны, оказывающих прямое влияние на развитие международных перевозок пассажиров и грузов, служит разрешительная система, направленная в первую очередь на защиту интересов автомобильных перевозчиков данной страны.

Разрешительная система дает возможность ограничивать в количественном отношении въезд иностранных транспортных средств на территорию страны, тем самым, создавая предпосылки для увеличения или более равномерного участия перевозчиков своей страны в международных перевозках грузов на основе взаимной выгоды. В определенной мере это относится также и к сфере международных пассажирских перевозок.

Суть разрешительной системы состоит в том, что грузовые, а в ряде случаев также и пассажирские автотранспортные средства имеют право

пересечения границы данной страны только при наличии разрешений. Принимая во внимание целесообразность конкретного ознакомления узбекских перевозчиков с транспортировкой пассажиров и грузов в международном автомобильном сообщении, вопросы действия разрешительной системы будут в дальнейшем рассматриваться применительно к узбекским перевозчикам в соответствии с теми соглашениями и договоренностями, которые заключены и действуют между Республикой Узбекистан и другими странами.

К источникам правового регулирования разрешительной системы в международных автоперевозках между Узбекистаном и другими странами относятся двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, многосторонние международные соглашения, а также внутреннее законодательство Республики Узбекистан и соответствующих стран.

В настоящее время между Республикой Узбекистан и рядом других стран (Государства Центральной Азии, Закавказье, Исламская Республика Иран, Турция) действуют двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении, в каждом из которых оговариваются вопросы, касающиеся разрешительной системы, в том числе порядок обмена и виды разрешений на перевозки пассажиров и грузов. Количество (контингенты) разрешений на перевозки пассажиров и грузов определяются ежегодно компетентными органами Республики Узбекистан и других стран. В соответствии с соглашениями такими компетентными органами являются во многих государствах министерства транспорта, а в Республике Узбекистан ассоциация транспорта и транспортных коммуникаций.

Двусторонние и многосторонние международные соглашения, внутреннее законодательство. Как уже указывалось, главная роль в регулировании порядка и условий международных перевозок между Узбекистаном и другими странами принадлежит двусторонним соглашениям о международном автомобильном сообщении. Указанные соглашения имеются у Узбекистана со всеми Центральноазиатскими и Закавказскими государствами, Исламской Республикой Иран, Турцией.

В соглашениях определяются: порядок обмена и виды разрешений; перевозки, выполняемые без применения разрешений; необходимость применения разрешений на перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов.

К действующим многосторонним соглашениям, регулирующим порядок и условия выполнения международных автомобильных перевозок грузов, в которых участвует Республика Узбекистан, следует отнести программу Тасис-Трасека по содействованию торговле Европейских стран со странами Центральной Азии и Закавказья. Эта межправительственная программа учреждена в соответствии с протоколом, подписанным руководством ЕС.

Основные цели заключаются в принятии любых мер, которые могут быть необходимы для достижения на общем или региональном уровне наиболее эффективного применения и рационального развития международной торговли,

а также координации и расширения деятельности международных организаций связанной работы транспорта и транспортных коридоров.

В Узбекистане в настоящее время готовится правительственный документ направленный на регулирование вопросов разрешительной системы.

В нем предусматриваются правовые основы мер по усилению государственного контроля за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок по территории Республики Узбекистан грузовыми транспортными средствами или автобусами, принадлежащими как узбекским, так и иностранным перевозчикам, а также права и ответственность органов и их должностных лиц, уполномоченных проводить контроль за соблюдением порядка осуществления международных автомобильных перевозок.

Факторы, влияющие на величину контингента разрешений. На величину контингентов разрешений, устанавливаемых на основании договоренности компетентных органов двух стран, оказывает влияние много различных факторов, имеющих как определяющее, так и второстепенное значение.

Важнейшее значение имеет наличие экспортно-импортных объемов грузов, тяготеющих к автомобильному транспорту. В то же время одно только наличие таких грузов не всегда является определяющим для развития перевозок грузов между двумя странами и установления соответствующих контингентов.

Не менее важно также обеспечение паритета при перевозке грузов, т.е. примерно равное участие в транспортировке перевозчиков обеих стран. Применение разрешительной системы как раз и направлено на то, что бы способствовать более равномерному участию перевозчиков в транспортировке грузов между двумя странами, а также транзитом через их территории. Однако на практике добиться равного участия перевозчиков обеих стран по различным причинам бывает почти невозможно. Поэтому одна из сторон всегда осуществляет больше перевозок и зачастую может испытывать нехватку разрешений.

По мере развития и совершенствования торгово-экономических, транспортных и иных связей между Узбекистаном и другими странами увеличивается число факторов, учитывающихся и оказывающих влияние при установлении контингентов разрешений, вследствие чего необходимость исследования этих факторов приобретает первостепенное значение.

К основным факторам, оказывающим влияние на величину устанавливаемых с другими странами контингентов разрешений, следует в настоящее время отнести такие, как:

- уровень и состояние торгово-экономических и политических отношений Узбекистана с соответствующими странами и наличие экспортно-импортных объемов грузов, тяготеющих к автомобильному транспорту;
- наличие между Республикой Узбекистан и соответствующими странами заключенных соглашений о международном автомобильном сообщении;

- конъюнктура рынка международных перевозок на конкретном направлении, в том числе уровень фрахтовых ставок, наличие стабильных объемов перевозок в течение года и др.;
- оказание государственной поддержки национальным перевозчикам по созданию благоприятных условий для ускоренного развития выгодной для каждой страны сферы транспортных услуг;
- конкурентоспособность узбекских и иностранных перевозчиков;
- возможность и интенсивность работы на соответствующем направлении перевозчиков третьих стран;
- заинтересованность узбекских перевозчиков в работе на конкретном направлении в двустороннем сообщении, на третьи страны или в проезде транзитом;
- возможность выдачи (продажи) дополнительных разрешений при въезде на территорию Узбекистана транспортных средств, принадлежащих перевозчикам стран, с которыми Узбекистан имеет соглашения о международном автомобильном сообщении;
- наличие реальных возможностей и желания узбекских и иностранных перевозчиков развивать различные формы сотрудничества с целью изменения неблагоприятного для одной из сторон баланса перевозок;
- использование компетентными органами различных дополнительных мер для ограничения объемов перевозок грузов иностранными транспортными средствами;
- характер и уровень сотрудничества компетентных органов Узбекистана и других стран;
- наличие трудностей при пересечении границ;
- наличие у ассоциаций и союзов перевозчиков возможности оказывать влияние на принимаемые компетентными органами решения;
- возможность увязки размера устанавливаемого контингента разрешений с другими вопросами экономического (а возможно и политического) характера;
- наличие дорожной сети, позволяющей эксплуатировать большегрузные автотранспортные средства и обеспечивающей транспортировку грузов как для удовлетворения потребностей национальных отправителей и получателей, так и для осуществления транзитного проезда. Определенное значение могут иметь и другие менее важные факторы.

Порядок и условия получения и использования разрешений. Основные положения о порядке и условиях выполнения международных перевозок пассажиров и грузов и применения разрешительной системы устанавливаются в международных соглашениях, заключаемых между Узбекистаном и другими странами на уровне правительств.

Бланки разрешений. Бланки разрешений на перевозки грузов и пассажиров в международном сообщении изготавливаются государствами в соответствии с рекомендацией № 119/1977 Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН и должны содержать ряд необходимых данных

В соответствии с договоренностью Агентства автомобильного и речного транспорта РУЗ с компетентными органами других стран иностранные бланки разрешений, как правило, имеют перевод на русский язык.

Форма и реквизиты бланка. В большинстве стран разрешения на перевозку печатаются на стандартном листе (А4) при этом на бланке указываются следующие реквизиты:

- наименование или отличительный знак государства, на территории которого действительно данное разрешение;
- наименование компетентного органа государства, на территории которого действительно данное разрешение;
- печать компетентного органа и подпись его руководящего представителя;
- номер разрешения;
- число разрешаемых поездок;
- наименование или отличительный знак государства, перевозчики которые имеют право осуществлять перевозку;
- срок действия разрешения;
- наименование или фамилия перевозчика и полный адрес;
- возможные ограничения на выполнение перевозок;
- регистрационный номер автотранспортного средства;
- дополнительные сведения;
- место и дата выдачи разрешения перевозчику;
- подпись лица, выдавшего разрешение;
- печать организации, выдавшей разрешение;
- наименование пунктов назначения и отправления (для пассажирских перевозок — маршрут движения);
- наименование и вес груза (количество пассажиров);
- графы для отметки (гашения разрешения) при пересечении границы Республики Узбекистан в обоих направлениях.

Основные правила использования разрешений. На бланке каждого разрешения имеется также раздел «Общие предписания», где указываются основные правила использования разрешения:

- разрешение должно находиться на борту автотранспортного средства и предъявляться по требованию лиц, уполномоченных проводить контроль;
- разрешение действительно только для международных перевозок и недействительно для внутригосударственных;
- разрешение нельзя передавать третьим лицам;
- перевозчик обязан соблюдать на территории государства пребывания, действующие законы, правила и административные предписания в части транспорта и дорожного движения.

Соответствующие графы разрешения должны быть заполнены до начала выполнения перевозки.

Применение разрешений при регулярных пассажирских перевозках. Двусторонними соглашениями о международном автомобильном сообщении между Республикой Узбекистан и другими странами предусматривается выдача разрешений на осуществление регулярных пассажирских перевозок.

Регулярные перевозки пассажиров автобусами в международном сообщении организуются по согласованию между компетентными органами договаривающихся сторон, которые выдают работающим на линии партнерам-перевозчикам разрешения на проезд по тому участку пути, который проходит по территории соответствующего государства. В случае, если маршрут регулярной линии проходит транзитом по территории третьей страны, требуется также разрешение компетентного органа этой транзитной страны.

Применение разрешений при нерегулярных пассажирских перевозках. Во всех действующих Соглашениях о международном автомобильном сообщении между Республикой Узбекистан и другими странами предусматривается, что разрешений не требуется на выполнение нерегулярных перевозок пассажиров автобусами, если группа одного и того же состава перевозится на одном и том же автобусе:

- а) в продолжение всей поездки, начинающейся и заканчивающейся на территории договаривающейся стороны, где зарегистрирован автобус;
- б) в продолжение одной поездки, начинающейся на территории договаривающейся стороны, где зарегистрирован автобус, и заканчивающейся на территории другой договаривающейся стороны при условии, что автобус покидает территорию пустым;
- с) по договоренности сторон может допускаться выполнение перевозки с территории другой договаривающейся стороны группы пассажиров, ранее доставленных туда перевозчиком, если автобус прибывает за группой пустым.

Разрешение не требуется также при замене неисправного автобуса другим. Во всех других случаях двусторонних перевозок требуется применение специальных разрешений. Так, разрешение необходимо, когда:

- а) в том и другом направлениях перевозятся группы разного состава, включая «маятниковые» перевозки;
- в) автобус прибывает пустым за группой, сформированной в другой договаривающейся стране. Нерегулярные перевозки пассажиров автобусами в двустороннем сообщении осуществляется с применением разрешительной системы на основе вышеупомянутых межправительственных соглашений Республики Узбекистан с другими государствами

С Республикой Казахстан разрешительная система применяется для транзитного проезда узбекских автобусов в Кыргызстан в нерегулярном сообщении, когда для выполнения перевозок требуется использование разрешений.

Применение разрешений при перевозках грузов. В двусторонних соглашениях Республики Узбекистан с другими странами о международном автомобильном сообщении имеется статья с перечнем грузов, на перевозки которых не требуется разрешений. К таким грузам относятся:

- движимое имущество при переселении;
- экспонаты, оборудование и материалы, предназначенные для ярмарок и выставок;
- транспортные средства, животные, а также различный инвентарь и имущество, предназначенные для проведения спортивных мероприятий;
- театральные реквизиты, музыкальные инструменты, оборудование и принадлежности для киносъемок, радио и телевизионных передач;
- тела и прах умерших;
- почта;
- поврежденные транспортные средства.

Разрешений, как правило, не требуется также для проезда автомобилей технической помощи.

На практике использование данной статьи соглашений для проезда без применения разрешений возможно довольно в редких случаях, т.к. трудно подобрать грузы, для перевозки которых не требуется разрешений при следовании туда и обратно.

Перечень освобожденных от применения разрешений перевозок может изменяться в соответствии с решением компетентных органов договаривающихся стран.

Следует также иметь в виду, что в соответствии с действующими соглашениями между Республикой Узбекистан и рядом стран СНГ, перевозчики этих стран могут осуществлять с территории Республики Узбекистан, а узбекские перевозчики с территории этих стран международные перевозки в двустороннем и транзитном сообщении без использования разрешений.

Перевозки в двустороннем сообщении между Республикой Узбекистан, Турцией и Исламской Республикой Иран также осуществляются без применения разрешений.

Если перевозки пассажиров или грузов осуществляются со странами, не заключившими с Республикой Узбекистан двусторонних соглашений, разрешения перевозчикам могут выдаваться в разовом порядке при обращении к компетентным органам. В то же время компетентные органы каждой страны могут в одностороннем порядке устанавливать контингенты разрешений для перевозчиков другой страны.

Роль разрешительной системы особенно наглядно проявляется в регулировании контингентов разрешений на перевозки грузов третьих стран, поскольку участие в обслуживании внешнеэкономических связей Республики Узбекистан с какой-либо страной, за исключением национальной. При этом перевозчики Республики Узбекистан и соответствующих стран, также перевозчики из других стран приводит к возникновению серьезных проблем.

На практике по ряду стран либеральное отношение к перевозчикам третьих стран способствует быстрому вытеснению национальных с рынка автоперевозок, так как узбекские перевозчики в силу различных, в первую очередь объективных, причин оказываются менее конкурентоспособными.

Основные функции компетентного органа в области разрешительной системы. В соответствии с действующими между Республикой Узбекистан и другими странами соглашениями о международном автомобильном сообщении, РУз является компетентным органом, регулирующим все вопросы, связанные с функционированием разрешительной системы. К основным таким вопросам следует отнести:

- определение порядка обмена разрешениями с другими странами;
- согласование с компетентными органами других стран контингентов разрешений на выполнение перевозок грузов и пассажиров;
- определение совместно с компетентными органами соответствующих стран видов разрешений и порядка их применения;
- осуществление контроля за функционированием разрешительной системы при осуществлении международных автомобильных перевозок по территории Республики Узбекистан как узбекским, так и иностранным транспортом;
- определение порядка выдачи узбекских разрешений перевозчикам стран, с которыми у Республики Узбекистан не имеется соглашений о международном автомобильном сообщении;
- принятие адекватных мер в случае несогласованного или неблагоприятного для узбекских перевозчиков изменения условий применения разрешений или проезда по территории других стран.

Следует также отметить, что при решении вопросов, касающихся выполнения международных автомобильных перевозок, во всех странах большое значение имеет позиция национальных ассоциаций международных автоперевозчиков. В Республике Узбекистан это – Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (AIRCUZ).

Выдача разрешений на регулярные пассажирские перевозки. В соответствии с действующим порядком узбекский перевозчик, имеющий лицензию на международные пассажирские перевозки, подает в Агентство автомобильного и речного транспорта РУз заявление на открытие регулярной автобусной линии, в котором указывается, в сотрудничестве с какой иностранной фирмой будут выполняться перевозки.

К заявлению прилагаются соглашение (договор) между партнерами об открытии регулярного автобусного сообщения, расписание движения с указанием пунктов посадки и высадки пассажиров на территории каждой страны, тарифы на проезд пассажиров и перевозку багажа, а также копии уставных документов, лицензии на международные перевозки, лицензионных карточек автобусов узбекского партнера.

При рассмотрении заявления принимаются во внимание такие факторы,

как наличие уже действующих регулярных линий на данном маршруте, паритетность участия автобусов узбекского и иностранного партнеров, сравниваются уровни тарифов действующих и вновь открываемой линии. учитывается наличие обустроенных конечных пунктов отправления и возможность временного размещения пассажиров в ожидание отправления автобуса, опыт международных перевозок у партнеров о регулярному сообщению Разрешение на регулярные автобусные перевозки выдается на срок до трех лет.

Выдача специальных разрешений. Получение специальных разрешений необходимо при перевозках крупногабаритных и тяжеловесных грузов и применении нестандартных транспортных средств, а также при перевозках опасных грузов, если это требуется в соответствии с правилами Соглашения или с национальными правилами перевозок стран, по которым проходит маршрут движения (более подробно см. глава XIV).

Контрольные вопросы

1. Основные нормативные документы внутреннего законодательства, международные конвенции и соглашения
2. Двухсторонние и многосторонние межгосударственные договора
3. Договорная правовая база РУз и ее участие в международных многосторонних конвенциях и соглашениях в области наземного транспорта и транзита
4. Базельская Конвенция за трансграничной перевозкой опасных отходов
5. Правовая основа интеграционных процессов в СНГ
6. Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ-CMR). Грузовой манифест CMR и порядок его заполнения
7. Права, обязанности и ответственности перевозчика в соответствии с Конвенцией КДПГ-CMR.

VI. ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП

1. Необходимость единых таможенных правил и документов, направленных на ускорение пограничных таможенных проверок

В процессе международных перевозок грузов при пересечении транспортными средствами территорий одного или нескольких государств таможенные органы каждого государства применяют свои национальные системы контроля. В разных государствах различные системы, которые нередко включают осмотр грузов на каждой национальной границе и применяют национальные гарантийные требования, а именно: банковские гарантии, депозиты, таможенные обеспечения. Цель таких требований – покрытие сумм пошлин и сборов при пересечении границ каждой страны, в отношении которых существует риск неуплаты. Эти меры являются причиной значительных расходов, задержек и простоев транспортных средств на пограничных переходах. Все это приводит к большим очередям груженых транспортных средств на границах, «замораживанию» средств перевозчиков на приобретение гарантий, предоставляемых таможенными органами, и как следствие – к увеличению продолжительности доставки товаров, удорожанию стоимости перевозок и повышению транспортной составляющей товара у потребителя.

Для облегчения международных перевозок грузов путем введения одинаковых таможенных правил и единого таможенного документа, действующего на территории нескольких государств, обеспечение необходимой надежности и соответствующих гарантий для транзитных стран на практике известны несколько международных таможенных систем. Для стран Европейского Союза используется так называемый Единый административный документ, в скандинавских странах – Скандинавский таможенный паспорт. В некоторых ближневосточных странах оформляется Арабский манифест. Эти системы применяются с целью упрощения процедур таможенного контроля на границах и для ускорения доставки грузов.

К числу основных документов, направленных к ускорению пограничных таможенных проверок, для организации международных автомобильных перевозок относится Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП или Конвенция TIR).

Конвенция TIR представляет собой таможенное соглашение, инициатором которого выступил Комитет внутреннего транспорта ЕЭК ООН в Женеве. Конвенция была разработана с целью оказания содействия международным грузоперевозкам путем упрощения таможенных требований. Согласно конвенции, при наличии Книжки МДП, сертифицированные автотранспортные средства и контейнеры, запломбированные после проведения на выездном пункте таможенного действия, а также определенные габаритные или громоздкие партии груза, перевозимые в открытых кузовах автотранспортных средств, обычно освобождаются от промежуточного таможенного контроля до достижения таможенного пункта страны назначения. Наличие книжки МДП

при международных автомобильных перевозках служит обязательством организаций, выдавших данный документ, освобождающим оператора от уплаты сборов и пошлин, которые были бы в противном случае удержаны в странах, пересекаемых в процессе транзитной перевозки грузов. Конвенция не обеспечивает абсолютного права доступа к грузовым автотранспортным средствам, о служит лишь для сотрудников таможи подтверждением того, что данное транспортное средство и документы соответствуют целям перевозки международных грузов.

Действие Конвенции распространяется не только на автодорожный транспорт. К примеру, контейнер может быть загружен, опломбирован в Узбекистане, перевезен по железной дороге в Иранский порт Бендер Аббас, затем доставлен морем на побережье США и автотранспортом в г. Чикаго. При этом все перевозки осуществляются в рамках одного Карнет-TIR.

Структурно Конвенция состоит из семи глав текста с девятью приложениями. Первая глава - **Общие положения** - состоит из определенных различных терминов, как «Перевозка МДП», «Операция МДП», «Начало операции МДП» и т.п. Все они объединены в одну статью; область применения (две статьи) и основные положения (две статьи). Вторая глава - **Выдача книжек МДП. Ответственность гарантийных объединений** включает 6 статей. Третья глава - **Перевозка грузов с применением книжки МДП** складывается из допущений транспортных средств и контейнеров (три статьи), процедур перевозки с применением книжки МДП (14 статей) и положений, касающихся перевозки тяжеловесных и громоздких грузов (7 статей). Четвертая глава - **Нарушение положений Конвенции** - 7 статей. Пятая глава - **Пояснительная записка** - 1 статья. Шестая глава - **Разные положения** - 6 статей. Седьмая глава - **Заключительные положения**, где предусмотрены подписания, ратификации, принятия, утверждения, присоединения, вступления в силу, прекращения действий, урегулирования споров, оговорок, административные стороны и т.п.

Конвенция в целом состоит из 64 статей и как международный правовой документ регулирует отношение между перевозчиком (оператором) международных автомобильных перевозок и таможенными службами при пересечении груженых транспортных средств через АИП.

Применение процедуры МДП дало таможенным органам международную систему контроля, заменив традиционные национальные процедуры и эффективную защиту финансовых интересов каждого государства, по территории которого перевозятся грузы по системе МДП.

В настоящее время система МДП используется в 62 странах, в том числе и в Узбекистане, которые являются Договаривающимися Сторонами Конвенции МДП. Преимущества использования книжек МДП состоят в том, что требования к проведению таможенного контроля на границе при прохождении груза сокращены до минимума. Система МДП исключает применение национальных гарантийных систем, национальных документов. Действие системы МДП распространяется на весь европейский регион и применяется в Северной Африке, на Ближнем и Среднем Востоке. Участниками процедуры

МДП являются США, Канада, Чили и Уругвай. Однако этот документ не применяется в отношении международных перевозок только внутри ЕС, хотя все они являются участниками Конвенции. Этот документ может быть использован автотранспортными средствами государств-членов ЕС в том случае, если грузы покидают территорию ЕС.

Международный союз автомобильного транспорта (MCAT) является международной гарантирующей организацией, а Карнет-TIR выдается и гарантируется в странах-участниках соглашения национальными ассоциациями MCAT в данной стране. Например, в Узбекистане выпускающей организацией является AIRCUZ. В случае, если национальные ассоциации получили признание со стороны MCAT и Таможенного управления своих государств, они получают статус гарантирующей ассоциации и должны быть готовы к уплате экспортных и импортных пошлин, налогов, процентов и любых других издержек которые могут быть понесены держателем Карнет-TIR. Национальные ассоциации не только осуществляют выдачу книжек МДП, но также должны представлять интересы других стран, выпускающих данный документ, в случае поступления рекламации со стороны национальных таможен. Например, если грузоперевозчик из Узбекистана прибывает в Россию, где Российская таможенная служба обнаруживает ошибки в заполнении таможенной документации (Карнет-TIR), данная информация передается в АСМАП России, которая должна взять на себя вопросы урегулирования.

В настоящее время параллельно действуют две Таможенные конвенции о международной перевозке с применением книжки МДП. Первая разработана в рамках Европейской экономической комиссии ООН и подписана в Женеве в 1959 г. Она вступила в силу в 1960 г., в ней участвуют практически все страны Европы, включая Россию, а также США, Япония, страны Среднего и Ближнего Востока. Вторая, принятая в 1975 г., также признана практически всеми странами, участвующими в международных грузовых перевозках. Это конвенция принята к пользованию также в Узбекистане в 1995 г. и вступила в силу в 1996 г., а в России принята к использованию специальным Положением ГТК РФ о порядке применения, утвержденным от 1994 г.

Транспортные средства, осуществляющие перевозки в соответствии с конвенцией МДП, имеют спереди и сзади специальные съемные таблички синего цвета с белой надписью «TIR». Эти таблички должны быть помещены таким образом, чтобы они были хорошо видны. Образец таблички прилагается ниже. Размер таблички – 250 на 400 мм.

При перевозке грузов с применением книжки МДП, они освобождаются от таможенного досмотра при пересечении границы и в промежуточных таможенных между таможенными отправления и назначения. В промежуточных таможенных не уплачиваются ввозные и вывозные пошлины и не вносятся залоговые суммы. Процедура внутреннего таможенного транзита (ВТТ) от пограничной таможни до таможни места назначения производится без оформления внутреннего таможенного документа (ВТД), который обязателен при отсутствии книжки МДП.

Такой порядок возможен потому, что внесение таможенных пошлин и

сборов, возможных штрафов в случае каких-либо нарушений установленного порядка пересечения границы и перевозки грузов гарантируется национальной ассоциацией международных перевозчиков. Как в Узбекистане, так и в России эти функции выполняют соответствующие ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

Все национальные гарантийные ассоциации образуют международную систему гарантий, управление и финансирование которой осуществляется Международным союзом автомобильного транспорта.

По выявленным нарушениям таможенные организации должны требовать уплаты пошлины и сборов у лиц, несущих прямую ответственность за нарушение. Если виновное лицо не в состоянии уплатить требуемую сумму (например, при аресте его имущества или банкротстве) таможенные организации используют гарантию и предъявляют их в гарантийную ассоциацию страны, в которой произошло нарушение. Впоследствии национальная гарантийная организация имеет возможность через посредство МСАТ потребовать возмещения расходов из международного страхового фонда.

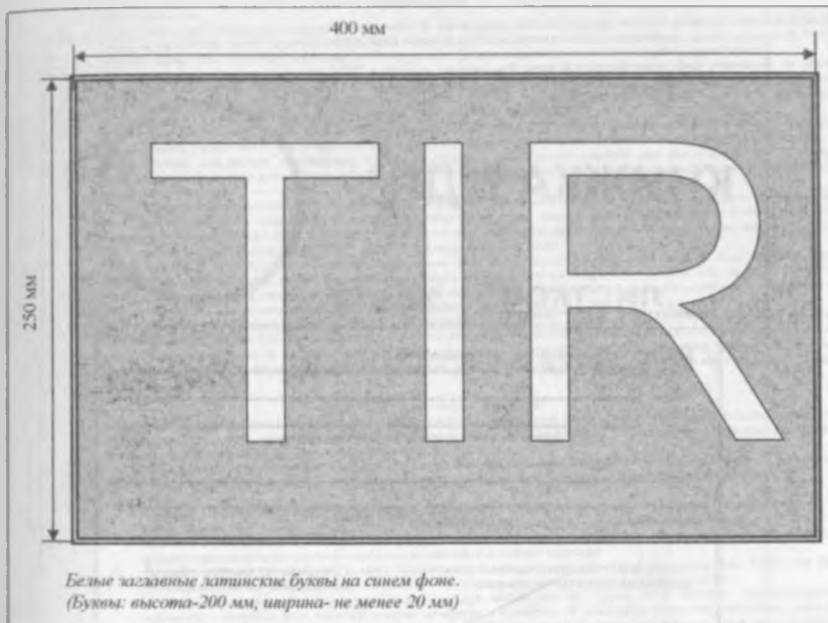
МСАТ установил максимальную страховую сумму в размере 50000 долларов США на каждую книжку МДП (Карнет-TIR). Для перевозки алкогольных напитков и табачных изделий применяется специальная книжка МДП с повышенным пределом гарантий в размере 200 000 долларов США.

По существу, Карнет-TIR представляет собой книжку сдвоенных «талонов», пронумерованных «1» и «2» и скрепленных корешками (ниже дается образец Книжки МДП).

Один из талонов отрывается и удерживается при въезде в страну, а второй – при выезде или при проведении таможенной очистки. Каждый талон включает в себя декларацию и описание маршрута, которые должны быть заполнены оператором до начала поездки, а вторая часть талона, включая корешок, который остается в книжке, заполняется Таможенным управлением. Оставшиеся после полного заполнения книжки корешки возвращаются водителем в выпускающую организацию его страны.

Подлежащая возврату книжка должна иметь четное количество изъятых страниц – по две на каждую страну, а также таможенные штампы на каждом корешке. В случае транзитного пересечения территории стран ЕС все Европейское Сообщество рассматривается как одно государство. Существуют четыре варианта данного таможенного документа.

- 4 талона – для двух стран (с пересечением одной границы);
- 6 талонов – рассчитаны примерно на три страны (с пересечением двух



- границ);
- 14 талонов (14 страниц) – рассчитаны примерно на 6 стран (с пересечением 7 границ), они часто используются для поездок из европейских стран в Турцию или в страны Восточной Европы, а также при экспорте-импорте грузов из Узбекистана в Германию;
- 20 талонов (20 страниц) – рассчитаны примерно на 10 стран (с пересечением 9 границ).

Один Карнет рассчитан только на одну зарубежную поездку или на один обратный рейс.

Стоимость книжек МДП периодически меняется с изменением цен на рынке. Так, например, стоимость 4-листовых книжек МДП на 01.07.00 для действительных членов АСМАП Российской Федерации составляла действительных членов АСМАП Российской Федерации составляла – 42,41 \$, плюс страхование 10 \$, для прочих перевозчиков – 200,81 \$, плюс стоимость страхования – 100\$, стоимость 14 – 20 книжек МДП на ту же дату составляла 50 \$, для прочих перевозчиков 270,71 \$; количество листов книжки МДП на стоимость страхования ответственности перевозчика не влияет

(Наименование международной
организации)

КНИЖКА МДП*

.....ЛИСТКОВ

№

- 1 Действительно для принятия ввоза таможенной стоимости отправления до (включительно) _____
- 2 Выдан (им) _____
(наименование выдавшего документ объединения)
- 3 Держатель _____
(фамилия, адрес, страна)
- 4 Подпись представителя объединения, выдавшего документ и печать этого объединения
- 5 Подпись секретаря международной организации



Содержит 4 до использования держателем книжки

- 1 Страна (из отправления) ¹⁰ _____
- 2 Страна (из назначения) ¹⁰ _____
- 3 Регистрационный (или номер (а) дорожного (их) транспортного (их) средства (-)) ¹⁰ _____
- 4 Свидетельство (а) о допуске автотранспорта (или) транспортного (их) средства (-) (номер и дата) ¹⁰ _____
- 5 Опциональный(ые) номер(а) контейнера(ов) ¹⁰ _____

Прочие замечания _____

12 Подпись держателя книжки

¹⁰ Выпущены на усмотрение

* См. приложение 1 к Соглашению МДП 1975 года, и прилагаемый к нему текст в формате PDF (приложение 1.3.3.4)

Правила пользования книжкой МДП

а. общие положения

1. Выдача: Книжка МДП выдается в стране отправления или в той стране, где держатель находится или имеет постоянное местопребывание.
2. Язык: Книжка МДП печатается на французском языке, за исключением лицевой стороны обложки, рубрики которой печатаются также на английском языке. «Правила пользования книжкой МДП» воспроизводятся на английском языке на странице 3 этой обложки. Кроме того, могут быть добавлены дополнительные страницы с переводом печатного текста на другие языки. Книжки, используемые для перевозок МДП в пределах региональной системы тарифов, могут быть отпечатаны на любом официальном языке ООН, за исключением стр. 1 обложки, на которой рубрика печатается на английском или французском языке. «Правила пользования книжкой МДП» печатаются на второй странице обложки на официальном языке ООН, а также на английском или французском языках на третьей странице обложки.
3. Срок действия: Книжка МДП действительна до завершения перевозки МДП в таможенном месте назначения, если она оформлена в таможенном месте отправления в срок, установленный выдающим документом объединения (рубрика 1 лицевой стороны обложки).
4. Число книжек: Для системы транспортных средств (сцепленные транспортные средства) или для нескольких контейнеров, погруженных либо на одно транспортное средство, либо на состав транспортных средств, может выдаваться одна книжка МДП (см. также ниже пункт 10 д).
5. Число таможенных мест отправления и места назначения: Маршруты перевозок с применением книжки МДП могут проходить через несколько таможенных мест отправления и назначения, однако общее число таможенных мест отправления и назначения не должно превышать четырех. Книжка МДП может быть предъявлена таможенным местом назначения только в том случае, если отметку о ее принятии сделали все таможенные места отправления (см. также пункт 10 е) ниже).
6. Число листов: Если маршрут перевозки проходит только через одну таможенную мест отправления и одну таможенную место назначения, то в книжке МДП должно быть, по меньшей мере, 2 листа для страны отправления, 2 листа для страны назначения и 2 листа для каждой другой страны, по территории которой перевозятся товары. Для каждой дополнительной таможенной места отправления (или места назначения) требуется 2 дополнительных листа.
7. Предоставление в таможню: Книжка МДП должна предоставляться вместе дорожным транспортным средством, составом транспортных средств или контейнером (ями) в каждой таможенной месте отправления, в каждой промежуточной таможне и в каждой таможенной месте назначения. В последний таможенный место отправления документное ядро таможен станет полным и изготовить с датой под грузовым манифестом на всех отрывных листах, которые будут использоваться на остальной части маршрута (рубрика 17).

В. Способ заполнения книжки МДП

8. Подметки, пометки: В книжке МДП не должно быть ни подметок, ни пометок. Все исправления должны быть произведены путем вычеркивания ошибочных указаний и добавления, в случае необходимости, надлежащих указаний. Любое изменение должно быть подтверждено сделанным его лицом и удостоверено таможенными органами.
9. Сведения, касающиеся регистрации: Если положениями национального законодательства не предусматривается регистрация прицепов и полуприцепов, то вместо регистрационного номера следует указать основательный или заводской номер.
10. Манифест:
 - a) Манифест заполняется на языке страны отправления, если только таможенные органы не разрешат использование другого языка. Таможенные органы другой страны, по территории которых осуществляется перевозка, сохраняют за собой право требовать перевода манифеста на язык их страны. Во избежание задержки, перевозчики могут быть вызваны этим требованием, перевозчикам рекомендуется иметь в своем распоряжении надлежащие переводы.
 - b) Указания, занесены в манифест, должны быть отпечатаны на машинке или густографированы так, чтобы они были удобочитаемыми на всех листах. Листы, заполненные переборочно, не принимаются таможенными органами.
 - c) К отрывным листам могут прилагаться дополнительные листы, того же образца, что и манифест, или коммерческие документы с указанием всех сведений, которые приводятся в манифесте. В этом случае во все отрывные листы надлежит внести следующие сведения: 1) число дополнительных листов (рубрика 8); 2) число и тип грузовых мест или предметов, а так же общий вес brutto грузов, перечисленных в этих дополнительных листах (рубрика 9-11).
 - d) Если книжка МДП выдана на состав транспортных средств или на несколько контейнеров, в манифесте следует указать отдельно содержимое каждого транспортного средства или каждого контейнера. Этому указанию должен предшествовать регистрационный номер транспортного средства или основательный номер контейнера (рубрика 9 манифеста).
 - e) Если маршрут перевозки проходит через несколько таможенных мест отправления или назначения, то листы, касающиеся прицепов для оформления грузов или грузов, предназначенных для каждой таможни, также должны быть внесены в манифест отдельно друг от друга.
11. Установочные листы, фотографии, схемы и т.д.: если для указания тяжелых грузов или громоздких грузов таможенные органы требуют, чтобы особые документы были приложены к книжке МДП, последние должны быть заверены таможенными органами и прикреплены к странице 2 обложки книжки. Кроме того, на всех отрывных листах в рубрике 8 следует перечислять эти документы.
12. Подпись: На всех отрывных листах (рубрики 14 и 15) должны быть проставлены дата и подпись держателя книжки МДП или его представителя.

С. Дорожно-транспортные происшествия

13. Если в пути таможенные таможенники и печати были случайно повреждены или груз погнут или поврежден, перевозчик должен немедленно обратиться к таможенным органам, если таковые находятся поблизости, или, в противном случае к другим компетентным органам страны, в которой он находится. Последние в конечном итоге в срок, оговоренный протоколом, приведенный в книжке МДП.
14. Если в результате дорожно-транспортного происшествия необходимо перевезти на другое транспортное средство или в другой контейнер, то такая перевозка может быть произведена лишь в присутствии представителя одного из органов, упомянутых в п. 13, данный орган составляет протокол. Если в книжке МДП не упомянуты «технические или громоздкие грузы», то транспортное средство и контейнер (ы), на которое (ы) грузы были перевезены, должно (должны) быть допущено (допущены) к перевозке грузов под таможенным печатом и пломбами. Кроме того, должны быть наложены таможенные печати и пломбы, которые должны быть описаны в протоколе. Однако при отсутствии допущения к перевозке транспортного средства или контейнера грузы могут быть перевезены на не допущенное (ны) транспортное средство или контейнер, если оно(и) является достаточно надежным. В этом последнем случае таможенные органы расследованных долее по маршруту стран решат, могут ли также и они допустить дальнейшую перевозку грузов в этом транспортном средстве или контейнере с применением книжки МДП.
15. В случае непосредственной угрозы жизни опасности, требующей немедленной выгрузки всего груза или его части, перевозчик имеет по своему усмотрению принять необходимые меры, не испрашивая и не ожидая вынужденности органов, упомянутых выше в п. 13, в таком случае он должен привести доказательства того, что он выполнял все действия так в интересах сохранения транспортного средства или контейнера или груза, и, немедленно по практике сохранив мер предостережения характера, уведомить один из органов, упомянутых выше в п. 13, для установления фактов проверки груза, наложения пломб на транспортное средство или контейнер и составления протокола.
16. Протокол должен оставаться в книжке МДП до прибытия груза в таможенное место назначения.
17. Объединения рекомендуют предоставлять перевозчикам, по мере обращения, включенного в книгу книжки МДП, столько бланков протоколов, сколько требуется на языке (ях) стран, через которые проходит маршрут перевозки.

Карнеты в настоящее время действительны в течении 60 дней для представления в таможеню места отправления груза для его оформления. После оформления книжка действительна до завершения перевозки в таможеню места назначения вне зависимости от используемого варианта документа. Временные ограничения начинают действовать с даты выдачи до начала поездки (т.е. с момента прохождения въездного пункта таможенного досмотра). Данные временные ограничения устанавливаются страховой организацией. Продление данного периода возможно только в случае непредвиденных обстоятельств и может быть продлено только национальными ассоциациями. Когда пункт таможенного контроля проставляет штамп на Карнете при въезде автомобиля, он имеет право на введение временных ограничений в отношении длительности поездки в данной стране. Например, Республика Узбекистан ввела подобные временные ограничения, и при транзитных перевозках длительность пребывания автотранспортного средства в стране составляет пять дней. Таможней страны въезда также определяется маршрут следования автотранспортного средства.

Обязательства ассоциации распространяются на все товары, находящиеся в опломбированной части автотранспортного средства вне зависимости от того, внесены ли они в Карнет или нет.

Книжка МДП должна быть возвращена в гарантийное объединение в течение 15 дней после оформления в таможеню места назначения или окончания срока действия.

Поскольку держатели книжки МДП не задерживаются или незначительно задерживаются на промежуточных таможах (в том числе и при пересечении границы), то значительно ускорятся и упрощается процесс доставки грузов в международном сообщении. Практически все таможенные процедуры выполняются в нескольких таможах мест отправления и мест назначения, однако, общее число таможен мест отправления и мест назначения не должно превышать четырех.

Только в исключительных случаях таможенные органы могут требовать сопровождения перевозимых грузов от промежуточной таможни до таможни места назначения, а также производить в пути проверку и досмотр транспортных средств и груза, следующих под пломбой отправителя. В этом случае таможенники накладывают новые печати и пломбы, а в отрывных листах и в соответствующих корешках книжки МДП делаются об этом отметки.

Допускается замена первоначально указанной таможни места назначения другой таможней, если общее число таможен мест назначения и отправления не превышает четырех, а таможни мест назначения находятся в не более, чем в двух странах.

Для получения книжки МДП перевозчик вносит в гарантийное объединение денежный залог. Члены ассоциации приобретают книжки МДП по пониженной стоимости. Независимые перевозчики могут приобрести книжку МДП даже на один рейс, но за значительную залоговую сумму.

Применение Конвенции МДП конкретизирует порядок таможенного оформления на соответствующих территориях, как в Узбекистане, так и в

других государствах:

- при ввозе товаров;
- при их вывозе;
- при их транзите.

Также определены порядок контроля, за доставкой товаров и особенности таможенного оформления в случае перевозки товаров через нескольких таможен отправления или назначения; в случае перевозки тяжеловесных и громоздких грузов, которые невозможно перевозить в запломбированных транспортных средствах или контейнерах; в случае перевозки некоторых подакцизных товаров.

Гарантирующие организации при выдаче Карнет-TIR от перевозчиков требуют обязательства, которые могут быть довольно жесткими, в результате чего выдача Карнетов может быть ограничена операторами, которые удовлетворяют все необходимые финансовые требования и прочие критерии выдачи Карнет-TIR. Вопрос определения конкретных правил представляется на усмотрение национальных ассоциаций. До выдачи обычных Карнет-TIR для грузов, требующих особого обращения в процессе перевозки, выпускающей организацией может быть потребована гарантия в размере 5000 долларов США. Гарантии могут представляться либо в наличной форме, либо выдаваться зарегистрированным престижной репутацией банком или страховой компанией. Обычно использование гарантии возможно только в качестве крайней меры, поскольку оператор должен урегулировать любые иски автоматически. От оператора требуется подписание контракта с ассоциацией, известного как Декларация об обязательствах, о согласии с положениями Карнет-TIR и правилами выпускающей ассоциации. В ряде государств (например, в Великобритании) Карнет выдают только членам ассоциации с общепризнанной репутацией, на основании предоставления и подтверждения соответствующих гарантий. Действие гарантии в таких случаях должно начинаться по требованию, или действовать на постоянной основе. Действие гарантии или ее наличного эквивалента должно продолжаться до полного и удовлетворительного закрытия Карнета, или в течение 27 месяцев после даты использования последнего выпущенного Карнета.

2. Грузы, требующие особого обращения в процессе перевозки по Карнет-TIR

Действует специальное распоряжение в отношении грузов, требующих особого обращения, которые перевозятся в рамках обычных Карнет-TIR. К ним относятся:

Код	Описание
0101	Живые лошади, ослы, мулы и жеребята
0102	Живые представители крупного рогатого скота
0103	Живые свиньи
0104	Живые овцы и козы

- 0105 Живая домашняя птица, т.е., куры, гуси, утки, индейки и цесарки
- 0106 Прочие домашние животные
- 0201 Мясо крупного рогатого скота, свежее или охлажденное
- 0202 Мясо крупного рогатого скота, замороженное
- 0203 Свинина, свежая, охлажденная или замороженная
- 0204 Баранина или козлятина, свежая, охлажденная или замороженная
- 0205 Конина, мясо ослов, мулов или жеребят, свежее, охлажденное или замороженное
- 0206 Съедобные потроха крупного рогатого скота, свиней, овец, коз, лошадей, ослов, мулов или жеребят – свежие, охлажденные или замороженные
- 0207 Мясо и съедобные потроха птицы, свежие, охлажденные или замороженные
- 0208 Прочее мясо или съедобные потроха – свежие, охлажденные и замороженные
- 0209 Свиное сало без мяса, жир птиц (неоплывенный) – свежий, охлажденный, замороженный, соленый, в рассоле, высушенный или копченый
- 0210 Мясо и съедобные мясные потроха, соленье, в рассоле, высушенные или копченые, съедобные шпик, продукты из мяса и мясных потрохов
- 0402 Молоко и сливки, концентрированные или содержащие сахар, а также прочие подсластители
- 0403 Пахта (ручное сливочное масло), простокваша и сливки, йогурт, кефир, ферментизированное или скисшее молоко и сливки, концентрированные, не концентрированные или содержащие сахар или прочие подсластители, ароматизаторы или кусочки фруктов, орехи и какао
- 0404 Сыворотка концентрированная, неконцентрированная или с добавлением сахара или прочих подсластителей, продукция, состоящая из ингредиентов натурального молока, с сахаром, без сахара или с прочими подсластителями, не всегда указанными или включенными
- 0405 Масло и прочие жиры, полученные из молока
- 1515 Животные или растительные жиры и масло, их составляющие, частично или полностью гидрогенизированные, перэтерифицированные или elaindized, рафинированные и нерафинированные, без последующей очистки
- 1517 Маргарин, съедобные смеси, очищенные животные или растительные жиры, компоненты различных жиров или перечисленные в перечне масла, иные, чем пригодные в пищу жиры или масла, их компоненты
- 1701 Тростниковый или свекольный сахар и химически чистая сахароза в твердом виде
- 1702 Прочие виды сахаров, включая химически чистую лактозу, солодовый сахар, глюкозу и фруктозу в твердом виде; сахарный сироп, не содержащий ароматизаторов или красителей, искусственный мёд, смешанный или не содержащий натуральный мёд и карамель

- 1703 Черная патока, полученная из сахара или в процессе его очистки
1704 Кондитерский сахар (включая белый шоколад), не содержащий какао

Перевозчики, выполняющие перевозку любых грузов, которые относятся к одной из перечисленных выше категорий, должны быть зарегистрированы в национальной выпускающей Ассоциации для перевозки грузов, требующих особого отношения к условиям перевозки. Им требуется представить дополнительные гарантии в размере 33000 фунтов стерлингов (Великобритания). Кроме того, им необходимо заранее уведомить выпускающую Ассоциацию относительно намерения перевозить данные грузы в рамках TIR с тем, чтобы Карнет был промаркирован специальной печатью, использующейся при перевозке указанных грузов.

Специальные распоряжения заключаются в следующем:

- оператор должен зарегистрировать в Ассоциации «перевозку грузов, требующих особого обращения»;
- представить в Ассоциацию гарантийное обеспечение на 50000 долларов США;
- проинформировать Ассоциацию относительно точного времени готовности Карнетов на перевозку подобных грузов, поскольку они должны иметь специальный штамп Ассоциации.

Перевозчик (держатель) принимает на себя обязательства:

- обращаться только в пункты таможенного досмотра, указанные в Карнете;
- придерживаться рекомендованного маршрута поездки;
- использовать только собственные транспортные средства и опытных, надежных водителей;
- до начала перевозки ценных грузов предоставить в Ассоциацию копию подписанного контракта;
- никогда не изменять маршруты следования в процессе перевозки грузов и не передавать право собственности на Карнет;
- после окончания перевозки проводить таможенную очистку грузов только в указанных пунктах таможенного досмотра, а также запрашивать копию импортной лицензии или импортной декларации со стороны грузополучателей.

Рекламации не могут предъявляться в отношении штрафов или прочих штрафных платежей (в соответствии с Конвенцией 1959 года возможно востребование уплаченных штрафов, при этом максимальный размер обязательств не ограничен).

Таможенные управления имеют год для уведомления о не закрытии Карнета или два года, если имеется свидетельство о закрытии Карнета, то есть последней страницы документа об освобождении от уплаты пошлин, которая была получена обманным путем.

Иск на оплату должен быть предъявлен в течение трех лет с момента уведомления о не закрытии. В случае передачи дела в суд, оплата должна быть осуществлена в течение года после вынесения судом окончательного решения. Ассоциация должна произвести оплату в течение трех месяцев.

3. Дорожно-транспортные происшествия, покрываемые условиями Карнет-TIR

Дорожно транспортными происшествиями (ДТП) с транспортными средствами, на которые распространяется действие Карнет-TIR, считаются случайные обстоятельства, повлекшие повреждение грузовых отделений транспортных средств или таможенных печатей, пломб или конструкции кузова (контейнера), позволяющие доступ к опломбированным товарам. При таких обстоятельствах оператор без промедления должен информировать ближайшее отделение таможенного управления или органов внутренних дел, а на дальнем зарубежье- полицейский участок.

При обращении перевозчика по поводу нарушения грузового отделения транспортных средств или таможенных печатей и пломб проверяющий работник таможни, в зоне деятельности которого произошло ДТП, обязан:

- получить письменное объяснение перевозчика об обстоятельствах ДТП;
- принять решение о возможности дальнейшей перевозки товаров с соблюдением процедуры МДП;
- заполнить протокол о дорожно-транспортном происшествии или удостоверить его, если протокол заполнен полицейским (образец протокола о ДТП по специальной форме прилагается);
- сообщить письменно в течение суток о ДТП с соблюдением процедуры МДП по любым оперативным каналам связи в таможню ввоза или в таможню отправления.

Все операции с товарами после ДТП должны производиться под контролем таможни.

Если будет доказано, что повреждение грузового отделения транспортного средства или нарушение средств идентификации произошло не в результате дорожно-транспортного происшествия, составляется протокол о нарушении таможенных правил и делается оговорка в соответствующих графах отрывных листов и в корешках книжки МДП.

Оператор должен подготовить отчет о любых потерях, понесенных в результате данного ДТП. В случае потери груза она должна быть отражена в отчете и заверена печатью таможенных или полицейских властей.

После ДТП товары могут быть перегружены на другое транспортное средство или контейнер и направлены по назначению с соблюдением процедуры МДП. В случае перегрузки товаров на другое транспортное средство (контейнер), для которого используется отдельный Карнет, в старый Карнет необходимо внести соответствующую запись о ДТП и приложить его в официальный отчет о перегрузке товара.

Вопросы телесного или имущественного повреждения третьих лиц будут изложены в главе XII.

Карнет и отчет о ДТП требуется вернуть в выпускающую ассоциацию после завершения поездки.

4. Допущение дорожных транспортных средств и контейнеров к международным перевозкам

Обычно до начала использования схемы Карнет-TIR в отношении транспортного средства и контейнера, они должны быть обследованы операторами соответствующих таможенных организаций с целью установления их к конкретным требованиям, предъявляемым к конструкциям и оборудованию, которые определены условиями конвенции 1975 г.

К международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами допускаются только те транспортные средства (включая отдельные контейнеры), грузовое отделение которых сконструировано таким образом, чтобы:

- обеспечивать невозможность изъятия размещенных или дозагрузки новых товаров в опломбированную часть транспортного средства без видимых следов взлома, разрыва или повреждения таможенных печатей и пломб;
- обеспечивать возможность простой и надежной фиксации таможенных пломб;
- не содержать скрытых (потайных) мест, которые могут быть использованы для нелегального размещения грузов (прежде всего таких контрабандных товаров, как наркотические вещества и оружие);
- все места, предназначенные для размещения грузов, должны быть легко доступны для проведения процедуры таможенного досмотра.

Для выполнения этих требований необходимы составные части корпуса, которые были бы изготовлены с использованием приспособлений, которые не могут быть беспрепятственно заменены снаружи без явных следов взлома или вмешательства, двери должны быть оснащены специальным устройством, позволяющим таможенное пломбирование, возможно установка вентиляции, однако вентиляционные отверстия должны ограничивать доступ внутрь автотранспортного средства или контейнеров.

Контейнеры, как правило, должны быть допущены на стадию производства — по типу конструкции или определенными партиями контейнеров одного и того же типа. Допущение по типу конструкции производится таможенным органом на основании заявки завода-изготовителя. Для осмотра представляются указанные контейнеры, техническая документация, чертежи, другие сведения. После допущения контейнеров, заводу в одном экземпляре выдается свидетельство о допущении установленной формы и действительное для всех контейнеров данного типа.

В этом случае завод-изготовитель устанавливает на каждый контейнер табличку, о допущении контейнеров данного типа, которую необходимо крепить на видном месте, рядом с любой другой, закрепляемой с официальными целями. Табличка представляет собой металлическую пластинку размером не менее 200x100 мм. На ее поверхности должны быть выправлены резцом, выдавлены рельефно (штампом) или четко и прочно нанесены любыми другими способами на английском или французском языке

надписи: «Допущен для перевозки под таможенными печатями и пломбами», название страны, где контейнер был допущен, либо в виде отличительного знака, используемого для указания страны регистрации автотранспортных средств в международном автомобильном движении. Также дается номер свидетельства, год допущения и порядковый номер контейнера, присвоенный ему заводом-изготовителем.

Если контейнеры не были допущены на стадию производства, владелец или предприятие по эксплуатации контейнеров подает заявку о допущении в таможенный орган, с указанием заводского номера контейнера.

После осмотра контейнеров, таможенный орган выдает заявителю свидетельство о допущении установленной формы, действительное лишь для того числа контейнеров, которое было допущено. В нем указываются заводские номера допущенных контейнеров. Это свидетельство дает право владельцу прикрепить на каждом допущенном контейнере табличку о допущении установленной формы.

После прохождения процедуры допущения в таможенных организациях, на каждое транспортное средство выдается свидетельство о допущении дорожного транспортного средства к перевозке грузов под таможенными пломбами и печатями. Формы свидетельств приведены ниже.

Для получения свидетельства о допущении транспортного средства к перевозкам по процедуре МДП владельцу необходимо:

- подать письменное заявление произвольной формы в таможню по месту регистрации транспортных средств, в котором указывается вид транспортного средства и его индивидуальные признаки, государственные регистрационные номера и сведения, которые могут быть использованы для принятия решения о допущении;
- приложить фотографии, а также документы, подтверждающие право собственности, полного хозяйственного ведения, оперативного управления или владения в отношении транспортного средства; также могут прилагаться чертежи и подробное описание конструкции транспортного средства.

В течение 10 дней со дня получения заявления таможня проверяет представленное транспортное средство на соответствие установленным требованиям, и в случае соответствия выдает свидетельство о допущении, которое должно находиться у водителя во время международной перевозки.

После проведения процедуры досмотра и в случае, если транспортное средство соответствует всем предъявляемым требованиям, на него выдается Сертификат утверждения, действующий в течение 2 лет с момента выдачи. Он должен находиться в транспортном средстве на протяжении всей поездки (фото – ксерокопии не принимаются).

Производитель, выпускающий серию транспортных средств идентичного дизайна, может обратиться с просьбой об утверждении типового образца для производства данных серий. После этого проводится исследование первоначального производственного образца. В случае его полного соответствия предъявляемым требованиям, производитель получает

Сертификат об утверждении типового образца. Отдельные Сертификаты на транспортные средства идентичного дизайна могут быть получены оператором при минимальном соблюдении формальностей и подлежат только возможной выборочной проверке.

5. Повторное освидетельствование

При повреждении автотранспортного средства или контейнера, внесении изменений в их конструкцию, а также по ряду причин, из-за которых они перестают соответствовать установленным требованиям, необходимо проведение повторного освидетельствования. Любые таможенные управления могут запретить в условиях Карнет-TIR использование транспорта или контейнеров, в отношении которых не было проведено повторное освидетельствование.

Должен находиться при транспортном средстве во время всех поездок, наряду с Карнет-TIR и фотографиями транспортных средств. При утере этих документов также требуется проведение полного повторного освидетельствования.

Контейнеры, имеющие металлические таблички с рассмотренной выше информацией, не нуждаются в сопровождении Сертификатов или проведении повторного освидетельствования. В случае повреждения Как было изложено выше, оригинал Сертификата об утверждении автотранспортного средства или внесения таможенным ответственным сотрудником соответствующих отметок в Свидетельство об испытании, может потребоваться и проведение повторного освидетельствования данного автомобиля. Необходимо при отсутствии практики выдачи дубликатов свидетельств – необходимо проведение повторного освидетельствования.

Каждый Сертификат должен сопровождаться двумя фотографиями автотранспортного средства, показывающими запорное устройство и внешний вид автомобиля.

Вариант 1 **ПРОТОКОЛ**

Составлен в соответствии со статьей 25 Конвенции МДП
(См. также 13-17, касающиеся пользования книжкой МДП)

1. Таможенная (и) место оформления		2. КНИЖКА МДП №	
4. Регистрационный (ые) номер(ы) дорожных(ых) транспортных(ых) средств(-) / Сопроводительная(ые) номер(ы) контейнер(ов)		3. Наименование международной организации	
		5. Держатель книжки	
6. Таможенная(ые) пошлина(ы) не покрывае(т)ся(ются) ☐ покрывае(т)ся(ются) ☐		8. Замечания	
7. Грузовые(ые) отделения(а) не покрывае(т)ся(ются) ☐ покрывае(т)ся(ются) ☐			
9. ☐ Видимой промари грузов не установлено ☐ Грузы, указанные в рубриках 10-13, отсутствуют (0) или учтены (V), как указано в рубрике 12			
10 а) Грузовые(ые) отделения(а) или контейнер(ы) б) Марки и номера грузовых мест или предметов	11. Число и род грузовых мест или предметов, описание грузов	12. 0 или Y	13. Замечания (в частности, указать недостаточное количество или уничтоженные грузы)
14. Дата, место и условия дорожно-транспортного происшествия			
15. Меры, принятые для продолжения операции МДП ☐ Наложение новых печатей и пломб, число _____ описание _____ ☐ Перезагрузка грузов (см. также рубрику 16) ☐ Прочие _____			
16. Если грузы были перегружены, отмеченные промари дорожных(ых) транспортных(ых) средств(-) или контейнер(ов), на которые были перегружены грузы № свидетельства о допуске Число и описание наложенных печатей и пломб			
Регистрационный номер		Да	Нет
а) Транспортное средство		☐	☐
Одосновательный номер		☐	☐
б) Контейнер		☐	☐
		☐	☐
17. Компетентный орган, составивший протокол # Место дата/инициалы _____ Подпись _____		18. Виза следующей таможенной, через которую перевезены грузы с применением книжки МДП Подпись _____	

☐ Проставить крестик в соответствующих рубриках

ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
(французский вариант)



*/ Только в случае допущения по типу конструкции

ТАБЛИЧКА О ДОПУЩЕНИИ
(английский вариант)



*/ Только в случае допущения по типу конструкции

**ОБРАЗЕЦ СВИДЕТЕЛЬСТВА
О ДОПУЩЕНИИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА
(исдается на языке страны выдачи и на французском или на английском языке)**

1. **СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ**
дорожного средства к перевозке грузов под таможенными
печатами и пломбами

Свидетельство №

Кем выдано

2. **СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУЩЕНИИ**
дорожного средства к перевозке грузов под таможенными
печатами и пломбами

Свидетельство №

Отметить крестиком соответствующий клетке

ИДЕНТИФИКАЦИЯ		Свидетельство №
1. Регистрационный №		
2. Тип транспортного средства		
3. Номер шасси		
4. Торговый знак (или наименование завода-изготовителя)		
5. Прочие данные		
6. Количество приложений		

7. ДОПУЩЕНИЕ	Действительно до
☐ Индивидуальное допущение ☐ Допущение по типу конструкции	Печать
Разрешения № (в соответствующих случаях)	
Место	
Дата	
Подпись	

8. ВЛАДЕЛЕЦ (завод – изготовитель, собственник или оператор) (только для незарегистрированных транспортных средств)
Наименование и адрес

9. ПРОДЛЕНИЕ			
Действительно до			
Место			
Дата			
Подпись			
Печать			

В соответствующей клетке поставить знак «Х»

ЗАМЕЧАНИЯ (вносятся в компетентным органом)

10. Замеченные неисправности		11. устранение неисправностей		
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать	
Подпись		Подпись		
10. Замеченные неисправности		11. устранение неисправностей		
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать	
Подпись		Подпись		
10. Замеченные неисправности		11. устранение неисправностей		
Компетентный орган	Печать	Компетентный орган	Печать	
Подпись		Подпись		
12. Прочие замечания				

УКАЗАНИЕ

к свидетельству о допущении дорожного транспортного средства к перевозке по таможенным печатям и пропискам

1. Если компетентный орган, который выдал свидетельство о допущении, считает это необходимым, к свидетельству прилагается фотографии или рисунки, заверенные этим органом. В таком случае количество этих документов указывается этим органом в позиции №6 свидетельства.
2. Свидетельство должно находиться на борту дорожного транспортного средства и представлять собой оригинал, а не фотокопию.
3. Дорожное транспортное средство представляется каждые два года для проверки и, в случае необходимости, для продления срока действия свидетельства компетентным органом страны, в которой данное транспортное средство за зарегистрировано, или, в случае незарегистрированных транспортных средств, - страны, в которой проживает владелец или пользователь.
4. Если дорожное транспортное средство больше не отвечает техническим требованиям, предписанным процедурой допущения, то, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП, оно должно быть приведено в состояние, послужившее основанием для его допущения, таким образом, чтобы оно вновь отвечало этим техническим требованиям.
5. Если основные характеристики дорожного транспортного средства изменены, то допущение этого транспортного средства теряет силу, и оно должно пройти процедуру нового допущения компетентным органом, прежде чем его можно будет использовать для перевозки грузов с применением книжки МДП.

6. Применение «Открытого Карнета – TIR» при перевозке тяжеловесных и громоздких грузов

Товары, которые невозможно перевозить в запломбированных грузовых отделениях транспортных средств или контейнеров, в связи с характером и

габаритами таких товаров, можно перевозить на открытых транспортных средствах.

При перевозке тяжеловесных или громоздких товаров на обложке и на всех листах Книжки МДП должна быть сделана надпись с красными чернилами и заглавными буквами на английском или французском языке «ТЯЖЕЛОВЕСНЫЕ ИЛИ ГРОМОЗДКИЕ ТОВАРЫ»*. Данная надпись выполняется выпускающей ассоциацией. В определенных обстоятельствах выездные пункты таможенного досмотра могут настаивать в предъявлении отгрузочных листов, фотографий, светоконий, чертежей и т.п. – документов, необходимых для идентификации перевозимых товаров.

Идентифицирующие отметки могут быть использованы с целью предотвращения любой замены или незаметной выемки груза.

Такие документы заверяются таможей отправления и прикрепляются к каждому листу книжки МДП. При этом в графе 8 во всех отрывных листах делается отметка о наличии таких документов.

При перемещении таких товаров по территории Республики Узбекистан таможенные органы должны:

- следить за соблюдением требований, изложенных выше;
- при ввозе товаров на территорию Республики Узбекистан, в случае необходимости накладывать дополнительные средства таможенной идентификации;
- производить осмотр при ввозе/вывозе товаров с целью выявления случаев перевозки товаров, не заявленных в грузовом манифесте книжки МДП.

7. Книжка МДП (Карнет-TIR)

Книжка МДП состоит из 4-х страниц обложки, желтого неотрывного листа и корешка, отрывных листов №1 и корешков №1 (белого цвета), отрывных листов №2 и корешков №2 (зеленого цвета) и протокола о дорожно-транспортных происшествиях (желтого цвета).

Комбинация отрывных листов и корешков (№1 и №2) предназначена, как правило, для использования в каждом государстве (отправления, транзита и назначения). Отрывной лист №1 и корешок №1 предназначены для использования в таможенных отправлениях и в таможенных ввозах, а отрывной лист №2 и корешок №2 – в таможенных вывозах и в таможенных назначениях.

Книжка МДП, преимущественно используемая в настоящее время, состоит из 14 и 20 листов (т.е. из 7 или 10 комплектов), которые предназначены, соответственно, для перевозки товаров через территории 7 или 10 государств.

К Книжке МДП может прилагаться специальный лист, предназначенный для мультимодальных (смешанных) перевозок несколькими видами транспорта. Указанный лист предназначен исключительно для нужд перевозчиков, не заполняется и не контролируется таможенными органами, но при необходимости может использоваться ими в целях получения дополнительной информации.

* Таможенная Конвенция о международном ввозе грузов с применением книжки МДП М., АМДП, 2002

Осуществлять перевозку с соблюдением процедуры МДП имеет право только держатель Книжки МДП, которые выдаются гарантийными объединениями государств-участников Конвенции МДП, 1975 г.

В Республике Узбекистан Книжки МДП выдаются Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (AIRCUZ). Книжки МДП печатаются на французском языке, за исключением первого желтого неотрывного листа, который печатается на английском или на русском

Книжка МДП заполняется в соответствии с действующими правилами.

Как было изложено выше, в Книжке МДП не допускаются подчистки и поправки. Все исправления должны вноситься путем вычеркивания ошибочных сведений. Правильные сведения надписываются сверху и соответственно заверяются держателем Книжки МДП (до его таможенного оформления) или таможеней

Гарантийное объединение устанавливает срок действия Книжки МДП. Дата окончания ее действия указывается в графе 1 первой страницы обложки. По истечении этого срока Книжка МДП не может быть принята таможеней отправления для оформления.

Если Книжка МДП была принята для оформления таможеней отправления в последний день срока ее действие или до этой даты, то она действительна до окончания перевозки с соблюдением процедуры МДП.

Срок действия Книжки МДП может быть продлен только гарантийными объединениями, который их выдают. Сведения о продлении указываются в графе 1 Книжки МДП и заверяются печатью гарантийного объединения.

Книжки МДП могут быть оформлены с оговорками и без них. Оговорки должны относиться к нарушениям при доставке и транзите товаров с соблюдением процедуры МДП.

Оговорки указываются в графе 2 отрывного листа и в графе 5 корешка Книжки МДП. При этом в этих графах ставится символ «К» и дается краткое описание нарушения на русском языке.

Если Книжка МДП оформлена без оговорок, то таможенные органы не могут требовать от гарантийного объединения уплаты таможенных пошлин и налогов за исключением случаев, когда свидетельство о произведенном таможенном оформлении было получено противозаконным или обманным образом или когда товары не были доставлены до таможи назначения или вывоза.

Бланки Книжек МДП, ввозимые в Республику Узбекистан освобождаются от уплаты таможенных пошлин и налогов, и не подвергаются при ввозе и вывозе каким-либо ограничениям.

8. Заполнение книжки МДП

На обложке книжки МДП указываются следующие данные:

- срок действие книжки МДП;
- наименование организации, выдавшая книжку;
- реквизиты держателя книжки (наименования, адрес, ИНН, страна);
- печать организации, выдавшая книжку, и подпись ее представителя;

- факсимиле секретаря МСАТ;
- страна / страны назначения;
- регистрационный номер транспортных средств;
- номер свидетельства о допусшении транспортного средства и дата его окончания (свидетельство о допусшении выдается сроком на два года с последующим продлением);
- опознавательные номера контейнеров;
- прочие замечания;
- подпись держателя книжки МДП.

В графе 3 обложки перевозчикам рекомендуется поставить штамп своей организации, а по требованию таможенных органов указывается идентификационный номер налогоплательщика –транспортной организации (ИНН).

Полное заполнение книжки МДП производится самим пользователем, его представителем или грузоотправителем.

Основные реквизиты обложки, касающиеся данных о книжке МДП, должны быть указаны на всех отрывных листах – грузовых манифестах (листы желтого, белого и зеленого цвета), которые содержат следующие рубрики:

- число и род грузовых мест или предметов, описание грузов;
- вес брутто;
- подпись держателя книжки МДП о подтверждении сведений, указанных

в рубриках соответствующего отрывного листа и грузового манифеста

Остальные графы предназначены для оформления и регистрации таможенных органов.

9. Особенности перевозки табачных изделий, алкогольных напитков и ряда подакцизных товаров по системе МДП

Табачные изделия, алкогольные напитки и ряд подакцизных товаров оформляются для перевозки с соблюдением процедуры МДП при предъявлении Книжек МДП с повышенным пределом гарантии. На обложке и на отрывных

**Liste des marchandises devant être
impérativement transportées sous le couvert
de ce carnet TIR tabac/alcool**

- 1) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de 80% vol ou plus (code SH 22.07.10)
- 2) Alcool éthylique non dénaturé d'un titre alcoométrique volumique de moins de 80%; eaux de vie, liqueurs et autres boissons spiritueuses; préparations alcooliques composées des types utilisés pour la fabrication des boissons (code SH 22.08)
- 3) Cigares (y compris ceux à bout coupé) et cigareilles, contenant du tabac (code SH 24.02.10)
- 4) Cigarettes contenant du tabac (code SH 24.02.20)
- 5) Tabac à fumer, même contenant des succédanés de tabac en toute proportion (code SH 24.03.10)

**List of goods which must be transported
under cover of this
tobacco/alcohol TIR carnet**

- (1) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of 80% vol or higher (HS code 22.07.10)
- (2) Undenatured ethyl alcohol of an alcoholic strength by volume of less than 80% vol, spirits, liqueurs and other spirituous beverages, compound alcoholic preparations of a kind used for the manufacture of beverages (HS code 22.08)
- (3) Cigars, cheroots and cigarillos, containing tobacco (HS code 24.02.10)
- (4) Cigarettes containing tobacco (HS code 24.02.20)
- (5) Smoking tobacco, whether or not containing tobacco substitutes in any proportion (HS code 24.03.10)

**Перечень грузов, которые должны
перевозиться с применением
настоящей книжки МДП
"Табачные изделия/Алкогольные напитки"**

- 1) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему не менее 80% чистого спирта (код СС: 22.07.10)
- 2) Неденатурированный этиловый спирт, содержащий по объему менее 80% чистого спирта; сиропы, ликеры и другие спиртные напитки: составленные на спиртовой основе, используемые для изготовления напитков (код СС 22.08)
- 3) Сигары, манильские сигары и сигары типа "сигарилло", содержащие табак (код СС: 24.02.10)
- 4) Сигареты, содержащие табак (код СС 24.02.20)
- 5) Курительный табак, содержащий заменители табака в любой пропорции или не содержащий их (код СС 24.03.10)

[illegible]

ОТРЫВНОЙ ЛИСТОК № 2
КНИЖКА МДП №

 1. Даты выдачи и возврата

 2. _____

 3. _____

4. Место выдачи (полное наименование)

Для заполнения участниками

5. Дата выдачи (полное наименование, место, время)

6. Страна (или страны)

7. Страна (или страны)

8. Подпись (или подписи) (полное наименование)

9. Подпись (или подписи) (полное наименование)

ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ

10. Грузовая единица (или единицы) (полное наименование) 11. Описание груза (или грузов) (полное наименование) 12. Место (или места) (полное наименование)	13. Место (или места) (полное наименование) 14. Место (или места) (полное наименование) 15. Место (или места) (полное наименование)	16. Место (или места) (полное наименование) 17. Место (или места) (полное наименование) 18. Место (или места) (полное наименование)
--	---	---

19. Место (или места) (полное наименование) 20. Место (или места) (полное наименование) 21. Место (или места) (полное наименование)	22. Место (или места) (полное наименование) 23. Место (или места) (полное наименование) 24. Место (или места) (полное наименование)	25. Место (или места) (полное наименование) 26. Место (или места) (полное наименование) 27. Место (или места) (полное наименование)
---	---	---

28. Место (или места) (полное наименование) 29. Место (или места) (полное наименование) 30. Место (или места) (полное наименование)	31. Место (или места) (полное наименование) 32. Место (или места) (полное наименование) 33. Место (или места) (полное наименование)	34. Место (или места) (полное наименование) 35. Место (или места) (полное наименование) 36. Место (или места) (полное наименование)
---	---	---

КОРЕШОК № 2

СТРАНА

КНИЖКА МДП
№

1. Подпись (или подписи) (полное наименование) 2. Место (или места) (полное наименование) 3. Место (или места) (полное наименование) 4. Место (или места) (полное наименование) 5. Место (или места) (полное наименование) 6. Место (или места) (полное наименование)	7. Место (или места) (полное наименование) 8. Место (или места) (полное наименование) 9. Место (или места) (полное наименование)
--	--

Вариант 2

ПРОТОКОЛ

Copyright © 2006 by John Wiley & Sons, Inc.
For more information, contact Wiley InterScience at (800) 762-2246.

[illegible]

☐ Repetition of questions is limited to 10% of the total score.

таких книжечек должна быть проставлена четкая надпись «ТАБАЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ/АЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ» (образец такой книжки прилагается). Кроме того, к таким книжкам должен быть приложен дополнительный лист, на котором должны быть указаны подробные наименования перевозимых в них коды по ТН ВЭ ВЭД.

Дополнительный лист прикрепляется к Книжке МДП и должен быть штампован должностного листа таможенного отправления.

Лист отправления по таким Книжкам МДП составляет как было указано выше (шесть тысяч) долларов США.

Оформление перевозок вышеуказанных товаров, при приложении МДП с пределом до 50 тыс. долларов США, а также Книжек МДП «ТАБАЧНЫЕ ИЗДЕЛИЯ/АЛКОГОЛЬНЫЕ НАПИТКИ», в соответствии с МДП, не допускается.

10. Международное признание мер таможенного контроля

Грузы, перевозимые в соответствии с процедурой МДП перевозимыми дорожными транспортными средствами и контейнерами, не досматриваются на промежуточных таможенных, в чем и заключается преимущество системы МДП для перевозчиков. При этом не теряется право таможенники проводить выборочные досмотры транспортных средств и грузов. Поэтому необходимо, чтобы в таможенном месте отправления был проведен строгий и полный таможенный досмотр, с соблюдением всех необходимых требований. Особенно недопустимы такие случаи, когда в грузе в манифесте записывается ложное заявление о грузах, позволяющее их в пути следования (например: загружено вино, а заявлено (или вода) или перевозка грузов, не включенных в грузовой манифест, предназначенных к ввозу в страну (например: наркотики или оружие). Кроме обычной перевозки груза, таможенное место отправления также должно учитывать состояние транспортного средства или контейнера, прежде чем поставить пломбу и печати на грузовые отделения.

11. Преимущества системы МДП

Таможенная система имеет преимущества, как для таможенных органов, так и для транспортных агентов по сравнению с другими системами таможенного контроля.

Преимущества системы МДП для таможенных органов: сокращает количество обычных требований, позволяет избежать досмотра, требующего затрат времени и средств, в странах транзита, кроме осмотра печатей, внешнего состояния транспортных средств и контейнеров; позволяет применять национальные гарантии и оформления национальных таможенных документов. Кроме того, операция МДП обеспечивает одним документом — книжкой МДП, что сокращает возможность предоставления неточной информации таможенным органам.

Преимущества системы МДП для перевозчиков: грузы могут пересекать национальные границы с минимальным вмешательством

таможенных органов; сокращение сроков транзита и транспортных расходов.

Контрольные вопросы

1. Понятие национальных гарантийных требований при пересечении границ транспортных средств с грузом
2. Какие имеются международные таможенные системы?
3. Сколько государств являются Договаривающимися Сторонами Конвенции МДП, и какие регионы они представляют?
4. На какие виды транспорта действует Конвенция МДП?
5. Порядок выдачи книжки МДП
6. Гарантирующая организация книжки МДП
7. Четыре варианта таможенного документа и их стоимостные показатели
8. Страховая сумма установления МСАТ, в том числе для табачных и алкогольных изделий
9. Грузы, требующие особого обращения и специальные разрешения по ним в процессе перевозки Карнет-TIR
10. Утверждение автотранспортных средств
11. ДТП, покрываемые Карнет-TIR
12. В чем состоят основные положения таможенной Конвенции международной перевозки грузов с применением книжки МДП?
13. Книжка МДП и порядок ее заполнения
14. Принципы действия системы МДП
15. Преимущества системы МДП

VII. ТАМОЖЕННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

1. Основные понятия и определения

Международные автомобильные перевозки выполняются с пересечением государственных границ и связаны с необходимостью определенных пограничных и таможенных процедур.

Целью таможенной политики Республики Узбекистан является стимулирование развития национальной экономики и защита внутреннего товарного рынка путем таможенного контроля и регулирования товарообмена между другими странами и Республикой Узбекистан. Ограничения на ввоз и вывоз товаров накладываются специальными решениями правительства, исходя из соображений экономической политики, выполнения международных обязательств, защиты внутреннего потребительского рынка или в качестве ответной меры на действия иностранных государств, права граждан ущемляющих интересы независимого государства Республики Узбекистан.*

В структуру Государственного таможенного комитета Республики Узбекистан входят территориальные таможенные управления, которые руководят работой таможенных постов.

В осуществлении таможенной деятельности используются специальные процедуры и органы таможенной службы.

Таможенный орган – государственный орган, через который должны ввозиться в страну и вывозиться из нее все импортируемые (экспортируемые) товары, багаж, почтовые отправления и другие грузы, а также осуществляется контроль пересечения границ гражданами данной или других стран.

Таможенный орган места назначения – таможенный орган государства назначения, где для граждан и груза или его части заканчивается перевозка по процедуре таможенного транзита.

Таможенный орган места отправления – таможенный орган отправления, где для граждан и груза или его части начинаются перевозки по процедуре таможенного транзита.

Пассажирская и грузовая таможенная декларация (ПТД и ГТД) – документ, содержащий необходимые для таможенных органов сведения о ценностях (валюты и др. ценностей) граждан, о грузе, провозимом через таможенную границу.

Таможенный контроль – действия таможенных органов, направленные на соблюдение юридическими и физическими лицами, в том числе пассажирами законов и правил, регулирующих порядок пересечения государственной границы, ввоза, вывоза или транзита товаров (грузов), транспортных средств, валюты и валютных ценностей.

Таможенное оформление – совокупность действий, связанных с пропуском в Республику или за ее пределы физических лиц, в том числе пассажиров, а также товаров, транспортных средств и имущества.

*Таможенный Кодекс Республики Узбекистан г/м Т. 1998

перемещаемых через границу.

Таможенные процедуры – контроль за порядком перемещения физических лиц, в том числе пассажиров и досмотр товаров, транспортных средств, имущества, оформление таможенных документов, наложение таможенных обеспечений (пломб, печатей и т.п.), проверка правильности заполнения таможенной декларации о ценностях, пересекающих государственную границу и грузовой таможенной декларации, начисление подлежащих уплате таможенных платежей и другие действия таможенных органов во исполнение таможенного законодательства.

Зона деятельности таможенного органа – территория (область, город и аэропорт), в пределах которой конкретный таможенный орган выполняет таможенный контроль и оформление.

Таможенный орган въезда и выезда физических лиц (пассажиров) – промежуточный таможенный орган Республики Узбекистан, расположенный в пункте пропуска на границе, через которую физические лица пересекают государственную границу Республики Узбекистан.

Таможенный орган ввоза – промежуточный таможенный орган Республики Узбекистан, расположенный в пункте пропуска на границе, через которую товары (грузы) ввозятся в Республику Узбекистан.

Таможенный орган вывоза – промежуточный таможенный орган Республики Узбекистан, расположенный в пункте пропуска на границе, через которую товары (грузы) вывозятся из Республики Узбекистан.

Лица, осуществляющие деятельность по таможенному оформлению называются субъектами таможенных операций. К ним относятся:

Таможенный брокер – предприятие (юридическое лицо), имеющее лицензию Государственного таможенного комитета Республики Узбекистан на осуществление своей деятельности, заключающейся в праве от своего имени совершать любые операции по таможенному оформлению и выполнять другие посреднические функции в области таможенного дела за счет и по поручению представляемого лица.

Таможенный брокер выполняет все обязанности и несет ответственность, как если бы он сам, перемещая товары через границу Республики Узбекистан.

Он строит отношения с представляемым лицом на основе нотариально заверенного договора.

Таможенный брокер для получения лицензии должен обеспечить выполнение следующих условий:– иметь в штате специалиста по таможенному оформлению с квалификационным аттестатом, который совершает свои действия от имени таможенного брокера, не имеющего права ограничить его обязанности по отношению к таможенным органам,

- заключить договор страхования своей деятельности;

- иметь достаточную материально-техническую базу и условия для составления отчетности и введения учета выполняемых таможенных операций с товарами.

Специалист по таможенному оформлению – представитель, состоящий в штате таможенного брокера, от его имени выполняющий таможенные

операции. Требования к нему, порядок выдачи квалификационного аттестата и срок его действия определяются Государственным таможенным комитетом Республики Узбекистан.

Таможенный перевозчик – предприятие (юридическое лицо), имеющее лицензию Государственного таможенного комитета Республики Узбекистан на оказание транспортных услуг отправителям товаров для перевозки товаров под таможенным контролем.

Таможенный перевозчик и владелец товаров строят свои отношения на основе договора.*

Декларант выполняет следующие обязанности:

- декларирует товары и транспортные средства, предъявляя их по требованию таможенного органа;

- предъявляет ему необходимые для таможенных целей документы и дополнительные сведения;

- производит таможенные платежи;

- содействует таможенным органам в производстве таможенного оформления, в том числе и путем выполнения грузовых операций.

Декларант имеет право под таможенным контролем осматривать и измерять транспортные средства и с разрешения таможенного органа брать пробы и образцы товаров.

Он выполняет обязанности и несет ответственность независимо от того, является ли он лицом, перемещающим товары и транспортные средства, или таможенным брокером.

2. Таможенные режимы

Под таможенным режимом понимается совокупность положений определяющих для таможенных целей статус товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу РУз. (табл.11).

Экспорт – режим, при котором товары вывозятся за пределы таможенной территории без обязательства их обратного ввоза.

Вывоз товаров в режиме экспорта осуществляется при условии экспортных таможенных пошлин и иных таможенных платежей, соблюдения мер экономической политики и выполнения других мероприятий, предусмотренных законодательством.

Резкспорт – режим, при котором иностранные товары вывозятся с таможенной территории.

Экспорт товаров производится при уплате соответствующих таможенных платежей. На экспортируемые товары оформляется грузовая таможенная декларация. По отношению к ним могут применяться ограничительные меры.

При резкспорте иностранные товары вывозятся без каких-либо ограничений, без взимания или с возвратом ввозных таможенных пошлин и налогов. Резкспорт допускается в течение двух лет с момента ввоза на территории Республики Узбекистан. Резкспортируемые товары должны находиться в том же состоянии, что и на момент ввоза, с учетом изменений

*Положения о таможенном перевозчике № 318 от 1.04.1997

**Классификатор процедуры перемещения товаров через таможенную
границу Республики Узбекистан**

№	Наименование таможенного режима	Код
1	Экспорт	10
2	Резкспорт	11
3	Временные ввоз (вывоз)	31
4	Выпуск для свободного обращения (импорт)	40
5	Реимпорт	41
6	Переработка на таможенной территории	51
7	Переработка под таможенным контролем	52
8	Переработка вне таможенной территории	61
9	Свободная таможенная зона	71
10	Магазин беспошлинной торговли	72
11	Свободный склад	73
12	Таможенный склад	74
13	Отказ в пользу государства	75
14	Уничтожение	76
15	Транзит	80
16	Временное хранение	70

естественного характера (износ и т.д.). При неосуществлении фактического вывоза уплачиваются импортные таможенные пошлины, налоги, а также процент.

Временный ввоз (вывоз) применяется по отношению к контейнерам, оборудованию, транспортным средствам с обязательством об обратном вывозе (ввозе). При этом возможно полное или частичное освобождение от таможенных пошлин и налогов. Сроки временного ввоза (вывоза) не могут превышать двух лет.

При выпуске для свободного обращения ввозимые на таможенную территорию товары остаются постоянно на этой территории без обязательств об их вывозе. Выпуск товаров для свободного обращения (импорт) предусматривает возможность введения ограничений и уплаты таможенных пошлин, налогов и других таможенных платежей.

При реимпорте Узбекских товаров, вывезенных в течение 10 лет по режиму экспорта, они ввозятся обратно без каких-либо ограничений и уплаты таможенных пошлин и налогов. Реимпортируемые товары должны находиться в том же состоянии, в каком они были в момент вывоза, кроме изменений вследствие естественного износа или убыли при нормальных условиях хранения, транспортировки и других случаев.

В случае переработки товаров на таможенной территории продукты переработки экспортируются за пределы Республики Узбекистан с возвратом сумм ввозных таможенных – пошлин налогов.

В случае переработки товаров под таможенным контролем продукты переработки выпускаются для свободного обращения или переводятся (помещаются) под иной таможенный режим. Переработка производится на таможенной территории без ограничительных мер экономической политики и таможенных пошлин и налогов.

При переработке вне таможенной территории вывезенных за рубеж Узбекских товаров продукты переработки выпускаются в свободное обращение на территории Республики Узбекистан полным или частичным освобождением от таможенных пошлин и налогов.

Свободная таможенная зона создается по решению Правительства Республики Узбекистан. В этой зоне иностранные товары свободно размещаются и используются, а без применения таможенных платежей Узбекских товаров применяется режим экспорта.

В магазинах беспошлинной торговли товары реализуются под таможенным контролем на таможенной территории без ограничительных мер экономической политики и таможенных пошлин и налогов.

При режиме таможенного склада товары хранятся под таможенным контролем от 1 до 3 лет без ограничительных мер экономической политики и таможенных пошлин и налогов. По истечению срока хранения товар переводится под другой таможенный режим, либо помещается на склад временного хранения таможенного органа. С товаром, находящимся при этом режиме, могут производиться операции по обеспечению его сохранности и по подготовке к продаже и транспортировке.

Уничтожение товара и отказ в пользу государства допускается с разрешения таможенного органа и без каких-либо ограничительных мер экономической политики и платежей таможенных пошлин и налогов. Уничтожение товара производится под таможенным контролем за счет заинтересованного лица.

При транзите товаров они перемещаются под таможенным контролем между двумя таможенными органами Республики Узбекистан без каких-либо ограничений и платежей таможенных пошлин и налогов. Транзитные товары должны оставаться в неизменном состоянии, кроме изменений вследствие естественных причин. Сроки и маршрут доставки транзитных товаров определяются таможенными органами. При вынужденной выгрузке вследствие аварии и других аналогичных причин перевозчик обязан незамедлительно сообщить об этом в ближайший таможенный орган.

Владелец товара вправе в любое время выбрать любой таможенный режим и изменить его на другой, если иное не предусмотрено Таможенным Кодексом Республики Узбекистан.

Наиболее часто используются такие таможенные режимы как экспорт, импорт, временный ввоз (вывоз), временное хранение и таможенный склад.

3. Таможенные платежи

Таможенный кодекс Республики Узбекистан предусматривает следующие платежи при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу страны:

- таможенная пошлина;
- налог на добавленную стоимость;
- акцизный налог;
- сбор за выдачу лицензии;
- сбор за таможенное оформление;
- таможенный сбор за хранение товаров;
- таможенный сбор за таможенное сопровождение товаров.

Кроме того, таможенные органы взимают сборы за выдачу лицензий и возобновление действия лицензии, плату за принятие предварительного решения, сборы за выдачу квалификационного аттестата специалиста по таможенному оформлению и возобновление действия аттестата.

Правовой основой таможенных платежей являются закон «О таможенном тарифе», «Налоговый кодекс». Основой для начисления таможенной пошлины, акцизов и сборов является таможенная стоимость товаров и транспортных средств. При расчете НДС к стоимости товаров добавляется таможенная пошлина и сумма акциза.

Таможенная пошлина – это таможенный платеж, взимаемый государством с грузовладельца при перемещении груза через границу. Пошлина является основным инструментом экономического влияния государства на структуру грузопотоков в международном сообщении. Основная цель таможенных пошлин – получение доходов в бюджет государства.

Различают пошлины импортные (налагаемые при ввозе товаров), экспортные (при вывозе). На сегодняшний день в Республики Узбекистан применяются только импортные пошлины.

С помощью пошлин может создаваться режим наибольшего благоприятствования для одного или нескольких государств, для всех или отдельных групп товаров. В этом случае применяются преференциальные пошлины по пониженным ставкам.

Товары, происходящие из стран, подписавших иностранное Соглашение «О создании зоны свободной торговли», освобождаются от уплаты импортных пошлин.

В отношении товаров, происходящих из стран, торгово-экономические отношения между которыми не предусматривают предоставления режима наибольшего благоприятствования, либо страна происхождения которых не установлена, ставки импортных пошлин увеличиваются вдвое.*

Ставки таможенных пошлин утверждаются Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан.

Ставка таможенной пошлины зависит от многих факторов.

Пошлина на экспорт узбекских товаров в настоящее время отсутствует.

Импортная пошлина зависит от вида товара страны-импортера. Главное, что определяет размер пошлины – это принятая государством экономической политики.

Базой для расчета таможенной пошлины является таможенная стоимость товара с учетом всех сопутствующих затрат: на упаковку, транспортировку, погрузо-разгрузочные работы и т.д.

Код таможенной пошлины при заполнении грузовой таможенной декларации-20.

В отношении взимания налога на добавленную стоимость также применяется достаточно гибкая политика.

Ставки акцизного налога на отдельные виды товаров, устанавливаются Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан Код акцизного налога-27.

Ставка НДС на импортные товары установлена в размере 20%.

От уплаты НДС освобождено технологическое оборудование, а также товары, ввозимые за счет кредитов иностранных банков и финансовых организаций под гарантию Правительства.**

Код налога на добавленную стоимость при заполнении грузовой таможенной декларации-29.

За таможенное оформление сборы взимаются в суммах в размере 0,2% таможенной стоимости товаров и транспортных средств.

Если таможенное оформление производится вне отведенных для этого мест и вне времени работы таможенных органов, то таможенные сборы взимаются в двойном размере.

Коды сбора за таможенное оформление при заполнении грузовой таможенной декларации-10.

За хранение товаров и транспортных средств на складах таможенных органов сборы взимаются, исходя из тарифов на эти услуги, утвержденных постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан.

Сборы за таможенное сопровождение взимаются в размере, установленном постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан.

Декларантом таможенные платежи уплачиваются таможенному органу предварительно или одновременно с предъявлением грузовой таможенной декларации.

В случае неуплаты таможенных платежей взыскиваются в бесспорном порядке независимо от времени обнаружения недостачи, а за время задолженности дополнительно взыскивается пеня в размере, установленном законодательством.

В случае переплаты таможенных платежей они возвращаются по требованию лица, по отношению к которому допущена переплата или излишнее взыскание в течение года с момента, когда были совершены излишние платежи.

Базовой для начисления основных таможенных платежей является стоимость товаров, ввозимых в Республику Узбекистан. Она определяется согласно закону «О таможенном тарифе» и «Инструкции по определению таможенной стоимости товаров, ввозимых на территорию Республики Узбекистан» № 390 от 13.01.1998 г.

Порядок определения таможенной стоимости декларантом соответствует общим принципам системы таможенной оценки Генерального соглашения о тарифах и торговле. Правильность выбора метода декларантом определяется

* Закон «О таможенном тарифе» Т., 1998

** Налоговый кодекс Республики Узбекистан. Т., 1998

таможенным органом

Расчет таможенной стоимости должен основываться на достоверной, количественно определяемой, объективной и документальной подтвержденной информации. Если такая информация отсутствует, то таможенный орган вправе использовать имеющиеся у него сведения по аналогичным товарам (в каталогах фирм, справочниках) с соответствующей корректировкой.

Декларант может представить информацию, составляющую коммерческую тайну или являющуюся конфиденциальной. Если декларант делает такое заявление, то эта информация может использоваться только в таможенных целях. Она не может использоваться должностными лицами таможенных органов в личных целях, не может разглашаться или передаваться третьим лицам (включая государственные органы) без специального разрешения декларанта, кроме случаев, предусмотренных законодательством Республики Узбекистан.

Если декларанту требуется дополнительное время на определение таможенной стоимости, то по решению таможенного органа ему может быть предоставлена отсрочка по уплате таможенных платежей с передачей товаров в использование под залог имущества или под гарантию уполномоченного банка.

Таможенная стоимость определяется по цене сделки на ввозимые идентичные или однородные товары, под которой понимается как фактически уплаченная цена, так и цена, подлежащая уплате за ввозимые товары.

В цену сделки включаются:

- расходы на транспортировку;
- стоимость упаковки;
- лицензионные и иные платежи, которые необходимо осуществить импортеру (прямо или косвенно) для продажи оцениваемых товаров;
- часть дохода (от любой последующей продажи или использования) импортера, которая подлежит возврату экспортеру.

Декларация таможенной стоимости (ДТС–1, ДТС–2) и добавочные листы к ней заполняются согласно соответствующему нормативному документу.

Декларация таможенной стоимости является приложением к соответствующей грузовой таможенной декларации, имеет тот же номер (добавляется индекс «ТС», например, ТС 99999/99999/999999).

Декларация таможенной стоимости состоит из двух листов, первый из которых является лицевым, а на втором указываются сведения о таможенной стоимости и ее элементах. Все остальные листы, начиная с третьего, являются добавочными. Как второй (основной) лист ДТС, так и добавочные листы заполняются на товары от одного до трех наименований.

Данные лицевого листа должны распространяться как на второй, так и на добавочные листы.

4. Таможенное оформление

Место таможенного оформления определяет таможенный орган, в регионе действия которого находится отправитель или получатель товаров, а

производится оно во время работы таможенного органа, установленного Государственного таможенного комитета Республики Узбекистан

В необходимых случаях таможенное оформление производится только после ветеринарного, экологического, санитарного или иного государственного контроля ввозимых грузов.

До завершения таможенного оформления никто не вправе распоряжаться товарами, кроме случаев, предусмотренных законодательством

При ввозе и вывозе животных, скоропортящихся товаров, радиоактивных материалов и грузов, связанных с катастрофами, стихийными бедствиями или авариями, таможенное оформление производится в упрощенном виде и в приоритетном порядке.

Все необходимые технические операции с товарами, на которые производится таможенное оформление, выполняет по требованию таможенного органа лицо, перемещающее товары через границу. К этим операциям относятся: транспортировка, взвешивание или определение количества товара другим способом, погрузочно-разгрузочные работы, вскрытие, упаковка товаров, вскрытие помещений, емкостей и других мест, где могут находиться товары или транспортные средства.

Таможенные органы имеют право брать для исследования (экспертизы) пробы и образцы товаров.

При таможенном оформлении имеют право присутствовать лица, обладающие полномочиями по отношению перемещаемых товаров или транспортных средств. Их присутствие может быть обязательным по требованию таможенного органа.

Для ускорения таможенного оформления возможно предварительное уведомление таможенного органа о намерении ввезти или вывезти товары, который вправе в этом случае зарегистрировать такое уведомление и назначить время и место таможенного оформления.

Одновременно с представлением товаров и транспортных средств таможенному органу вручаются имеющиеся документы, в том числе и краткая таможенная декларация. В качестве нее с разрешения таможенного органа могут использоваться транспортные или иные коммерческие документы (коносаменты, накладные, спецификации, счет - фактуры и т.д.), если они содержат все необходимые сведения (наименование Узбекского получателя или отправителя товаров и перевозчика; вид, название, номер транспортного средства; обобщенное название товара и его количество).

Если товары сразу помещаются под определенный таможенный режим, то краткая декларация не подается.

С момента представления таможенному органу и до момента выпуска (представляется распоряжение согласно избранному таможенному режиму) товары и транспортные средства находятся на временном хранении под таможенным контролем, в так называемых таможенных и свободных складах.

Таможенные и свободные склады — специально выделенные и обустроенные помещения или иные места, предназначенные для хранения товаров под таможенным контролем.

Срок нахождения товаров в режиме временного хранения не может превышать 2 месяцев, за исключением ликвидации склада временного хранения.

Склад временного хранения является конечным пунктом прибытия транспортного средства, доставляющего груз в международном сообщении.

Таможенные склады по доступности могут быть открытыми (для общего пользования) и закрытыми – предназначенными для использования определенными лицами, как правило, владельцами склада, что учреждается таможенным органом. Допустимо пользование таможенными складами у других предприятий на договорной основе.

Для организации склада временного хранения предприятие должно иметь лицензию от таможни. На складе должна исключаться возможность изъятия помимо таможенного контроля, товаров и транспортных средств или допуск к ним. Владелец склада должен вести учет и представлять таможенным органам отчетность о хранящихся товарах и транспортных средствах.

Наличие складов временного хранения обязательно на площадках подъездных путей предприятий, которые производят прием и отправку товаров в международном сообщении.

Для грузов, которые могут причинить вред другим товарам, а также для требующих особых условий хранения, используются специально приспособленные склады временного хранения.

Товары декларируются таможенным органом путем заявления в установленной форме точных сведений о товарах, транспортных средствах, выбранном таможенном режиме и других. Одновременно декларируются товары и перевозящие их транспортные средства.

Порожние транспортные средства декларируются при пересечении границы.

Таможенное оформление товаров и транспортных средств осуществляется таможенным органом не позднее десяти дней с момента принятия грузовой таможенной декларации и представления всех необходимых документов и сведений при перемещении через таможенную границу Республики Узбекистан:

- товаров, необходимых при стихийных бедствиях, авариях, катастрофах;
- животных, скоропортящихся товаров, радиоактивных материалов;
- сообщений и других материалов для цели массовых информации;
- товаров, направленных в адрес высших органов законодательных, исполнительных и судебных властей РУз;
- товаров, поступивших в качестве гуманитарной помощи и другие подобные товары

Таможенное оформление вышеизложенных должны производиться не позднее трех дней, то есть в упрощенном и приоритетном порядке

Таможенное оформление товаров, ввозимых в свободные таможенные и на свободные склады, а также вывозимых их территории, может осуществляться в упрощенном порядке.

Условия применения упрощенного порядка таможенного оформления определяются законодательством.

Указанные сроки не включают время, необходимое для осуществления контроля за товарами и транспортными средствами другими государственными органами.

Грузовая таможенная декларация, как и вся товаросопроводительная документация, заполняется на основе товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности. Согласно структуре товарной номенклатуры каждый товар имеет свой отличительный 9-тизначный код, позволяющей точно его идентифицировать.

Грузовая таможенная декларация составляется в 6-ти экземплярах (такой комплект состоит из шести сброшюрованных листов формы ТД1), ей присваивается номер. Она заполняется в соответствии с «Инструкцией о порядке заполнения грузовой таможенной декларации», утвержденной приказом ГТК РУз.

Декларация заполняется на каждую партию, состоящую из товаров одного наименования, если на все товары устанавливается один таможенный режим. Добавочные листы (форма ТД2) позволяют декларировать товары еще трех наименований. К одной грузовой таможенной декларации можно приложить не более 33 добавочных листов, то есть в одной декларации можно заявить не более 100 наименований товаров.

Экземпляры грузовой таможенной декларации распределяются следующим образом:

1-ый остается в таможенном органе;

2-ой для статического учета Государственного таможенного комитета Республики Узбекистан;

3-ий возвращается декларанту;

4-ый для таможенного органа, ведущего учет таможенных платежей;

5-ый при вывозе товаров направляется с товаротранспортными документами в государство назначения, при ввозе товаров возвращается получателю товаров;

6-ой для экспортера/импортера товаров.

Декларация заполняется без подчисток и помарок на пишущей машинке или принтере. В отдельных случаях можно заполнять от руки печатными буквами.

При необходимости исправлений ошибочные сведения подчеркиваются и надпечатываются или надписываются правильные. Каждое исправление заверяется печатью и подписью декларанта.

Можно делать ссылки на текст, содержащийся в заполненной ранее графе, при его повторении. Ссылка имеет вид: «см ____» и не применяется по отношению к годам.

Допускается указание заверенных подписью и печатью декларанта необходимых сведений на обратной стороне грузовой таможенной декларации, если в какой-то графе не хватает места. При этом в соответствующей графе делается отметка «см. на обороте».

Если к товарам не применяются меры экономической политики и не взимаются пошлины и налоги, то вместо добавочных листов можно приложить описание товаров в виде спецификаций, упаковочных листов и т.п. с указанием наименований товаров и их кодов по товарной номенклатуре внешне экономической деятельности, количества, веса брутто и таможенной стоимости.

В отдельных случаях допускается освобождение от таможенного контроля в соответствии с законодательством и международными договорами Республики Узбекистан.

Личный багаж депутатов Олий Мажлиса Республики Узбекистан и членов Кабинета Министров Республики Узбекистан освобождается от таможенного досмотра, если указанные лица пересекают таможенную границу Республики Узбекистан в связи с исполнением служебных обязанностей.

По межправительственному соглашению от таможенного досмотра освобождаются иностранные воздушные суда, боевые и военно-транспортные воздушные суда, а также военная техника, следующая своим ходом.

Таможенный досмотр за товарами и транспортными средствами может быть произведен и после их выпуска, если имеются этому достаточные основания.

В указанном случае таможенные органы вправе проверять наличие товаров и транспортных средств, проводить их повторный таможенный досмотр, перепроверять сведения, указанные в таможенной декларации, проверять документы и другую информацию, относящуюся к внешнеэкономическим и последующим коммерческим операциям с данными товарами. Проверка может проводиться в местах нахождения декларанта, любого иного лица, прямо или косвенно имеющего отношение к указанным операциям или владеющего необходимыми документами. При обнаружении правонарушений лица несут ответственность в соответствии с законодательством.

Таможенные органы имеют право в соответствии с законодательством привлекать специалистов и экспертов для оказания содействия в проведении таможенного контроля.

На территорию и в помещения для проведения таможенного контроля имеют доступ должностные лица таможенных органов на основании служебного удостоверения и лица, допускаемые в соответствии с приказом руководителя таможенного органа (например, студенты-практиканты).

5. Доставка грузов по процедуре внутренней о таможенного транзита

Возможны два способа доставки товара (груза) в Республику Узбекистан:

1. По процедуре внутреннего таможенного транзита с оформлением внутреннего таможенного документа.

2. По книжке МДП.

В любом случае в договоре перевозки должен указываться конечный пункт, которым может быть только склад временного хранения, на который груз помещается для проведения всех операций таможенного оформления. До их выполнения получатель груза к нему не допускается.

В договоре должен быть указан конкретный адрес склада и номер лицензии получателя.

Таможенное место назначения регистрирует доставку товара в журнале и проставляет дату поступления в обоих листах внутреннего таможенного транзита. О прибытии товара по процедуре внутреннего таможенного транзита сообщается таможенному отправлению (таможне ввоза).

При предъявлении груза проверяется пломба и делается отметка о ее соответствии указанной в документе.

При отсутствии такого сообщения в течении 10 дней после истечения установленного срока таможня отправления (таможня ввоза) направляет в таможню назначения запрос с приложением копии внутреннего таможенного документа и документов на груз для принятия мер по факту нарушения таможенных правил.

При перевозке по процедуре внутреннего таможенного транзита получатель товара обязан представить перевозчику до пересечения границы гарантийные обязательства по оплате таможенных сборов и других платежей. Гарантийное обязательство оформляется в таможне места назначения.

6. Таможенные операции в соответствии с Конвенцией МДП

Перед отправкой груза в международном сообщении заполненная книжка МДП представляется в таможню места отправления. После ее проверки кузов автомобиля пломбируется, на корешок заносится номер пломбы и дата пломбирования.

Эта пломба снимается при досмотре в таможне места назначения, а в исключительных случаях (при достаточных основаниях считать, что под пломбой перевозятся грузы, не указанные в грузовом манифесте МДП) пломба может быть снята и в промежуточных таможнях. В этом случае делается отметка в накладной СМР и ставится пломба таможенного органа, производившего досмотр в пути.

Первый лист книжки МДП отрывается в таможне места отправления, что свидетельствует о разрешении на выпуск груза. На всех экземплярах товаросопроводительного документа проставляется штамп «Выпуск разрешен». Нечетные листы отрываются на въезде в страну, четные на выезде из страны, проезжаемой транзитом. При отрывании отрывных страниц книжки МДП (грузовых манифестов) в транзитных таможнях делаются отметки на корешках: штамп и дата прохождения.

В странах Европейского Союза – участницах Дейтонского соглашения имеется свободный проезд внутренних границ, поэтому при пересечении границ отрывные листы книжки МДП могут и не отрываться. Таможни

отправления информируются о пересечении границы транспортными средствами с оформленными у них товарами.

При прохождении границы страны отправления груза предъявляются все документы, в том числе и декларация предприятия-экспортера.

В пограничной таможене (ввоза) страны места назначения может производиться пломбирование груза (или опечатывание, окантовка, специальная маркировка в случае перевозки в открытом кузове и т.п.) и оформляется процедура внутреннего таможенного транзита.

Пограничной таможене ввоза в соответствии с Положением, утвержденным приказом ГТК РУз предъявляются следующие документы:

- книжка МДП;
- свидетельство о допущении автотранспортного средства к международной перевозке грузов под таможенными печатями и пломбами;
- грузовые и товаросопроводительные документы.*

Возможна перевозка и под пломбами грузоотправителя или перевозчиков, если они не позволяют подменить груз, добавить груз или извлечь его без видимых следов вскрытия или повреждения пломб и других средств таможенного обеспечения.

Досмотр груза, как правило, не осуществляется. Досмотровые группы таможни ввоза проверяют техническое состояние контейнеров и грузовых отделений транспортных средств, наличие свидетельств о допущении, состояние таможенных средств, наличие свидетельств о допущении, состояние таможенных печатей и пломб.

В графе 10 отрывных листов книжки МДП дается подробное описание (по возможности) перевозимых товаров с целью их идентификации при возможной потере или недоставки. Ставится подпись и печать таможни ввоза. При пересечении границы определяется нормативный срок прибытия в конечный пункт (исходя из возможностей транспортного средства, намеченного маршрута и других условий перевозки), а сама перевозка осуществляется под ответственность перевозчика. Может быть определен и маршрут движения транспортного средства.

После завершения всех операций на таможне ввоза отрывается отрывной лист № 1 книжки МДП и перевозка ставится на контроль. О предстоящем прибытии транспортного средства с грузом уведомляется таможня места назначения. Пункт пропуска на границе для внутреннего таможенного транзита (таможня ввоза) считается таможней отправления. На всех экземплярах документов на груз проставляется штамп «Товар под таможенным контролем», который заверяется личной номерной печатью сотрудника таможни, оформлявшего процедуру внутреннего таможенного транзита.

Все транзитные таможни обязательно ставят свой штамп и дагу прохождения транспортного средства.

После прибытия в конечный пункт водитель должен уведомить об этом таможню через 30 минут. В выходные и праздничные дни – через 30 минут

* Подписные в порядке применения таможенных конвенций в международной перевозке грузов с применением книжки МДП Карот ТИР (Конвенция МДП, 1975 г.). Заменяется МДП Министром в 1996 г.

после начала работы таможенной службы.

В таможенно назначения представляются книжка МДП с отметками таможи ввоза и все грузовые и товаросопроводительные документы, необходимые для таможенного оформления товара. Досмотровые группы таможи назначения проверяют техническое состояние грузовых отделений транспортных средств и контейнеров, состояние таможенных печатей и пломб, контролируют выгрузку товаров.

Разгрузка и досмотр производятся в присутствии грузополучателя и таможенного инспектора. Делается отметка о признании пломбы - соответствия с фактической указанной в документах. Отмечается количество доставленных грузовых мест. В практике могут иметь место случаи, что иногда таможенный инспектор может разрешить проводить выгрузку без его участия.

Если обнаружены какие-то нарушения таможенного законодательства при выполнении перевозки, то об этом делаются соответствующие записи в отрывном листе № 2 и в корешке. Указывается регистрационный номер, под которым зарегистрирована поездка, делается отметка о целостности пломб, указывается число грузовых мест, выгруженных под таможенным контролем. Ставятся дата, подпись и печать должностных лиц таможи назначения. Отрывной лист № 2 (зеленого цвета) отрывается и остается в таможен назначения.

После снятия пломбы до представления и утверждения грузовой таможенной декларации и внесения всех таможенных платежей (до полной таможенной очистки или растормаживания) груз находится на складе временного хранения. Для помещения на склад составляется краткая таможенная декларация.

Выпуск из временного хранения осуществляется после проставления таможенным инспектором штампа «Выпуск разрешен».

При обратном пересечении границы после сдачи груза получателю проверяется наличие печати таможи места назначения.

Использованная книжка МДП с отметками таможи места назначения груза возвращается по месту выдачи – в АСМАП. Точно так же возвращаются и неиспользованные книжки. Перепродажа и передача книжек запрещена.

Имеются особенности прохождения таможен для товаров, перемещаемых через страну по системе международного таможенного транзита. Товар не декларируется, поскольку доставляется от иностранного продавца иностранному покупателю, а оформление документов в таможнях на государственной границе проводится обычным порядком, предусмотренным организацией перевозок по книжке МДП.

Контрольные вопросы

1. Какие основные понятия используются в таможенном деле?
2. Какие существуют виды таможенных режимов и в чем их основные особенности?
3. Какова структура таможенных платежей?
4. Место таможенного оформления. Ветеринарный, экологический, санитарный и иные виды контроля. Упрощенные виды контроля. Необходимость исследования (экспертизы), товаров. Различные таможенные склады
5. Декларация товаров и перевозящих их транспортных средств
6. Освобождения от таможенного контроля
7. Два способа доставки товаров в РУз
8. Таможенные операции в соответствии с Конвенцией МДП.

VIII. УСЛОВИЯ И ПОРЯДОК ПОСТАВКИ ТОВАРОВ ПО ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНОМУ КОНТРАКТУ

Для унификации прав и обязанностей партнеров по поставке товаров по контракту «купли – продажи» разработаны базисные условия поставки товаров, которые определяют обязанности продавца и покупателя по транспортировке товаров, устанавливают момент перехода с продавца на покупателя риска случайной гибели и порчи товара.

В соответствии с базисными условиями устанавливается основа (базис) цены товара в зависимости от того, включены ли расходы по транспортировке в цену товара или нет. Базисные условия упрощают операции, связанные с поставкой товаров.

Международная торговая палата еще в 1936 г., а затем в 1953 г. приняла «Международные правила толкования торговых терминов» – «Инкотермс». Целью «Инкотермс» является обеспечение комплекса международных правил для разъяснения наиболее широко используемых условий поставки товаров во внешней торговле, что позволяет свести до минимума или в целом устранить различия в интерпретации этих терминов в различных странах.

Часто участники договора купли-продажи не знакомы с различиями, существующими в торговой практике своих партнеров, что может послужить причиной возникновения недопониманий, споров и судебных разбирательств, что в свою очередь влечет за собой потерю времени и валютных средств.

В «Инкотермс» 1953 г. давались толкования 8 терминов «франко – завод», «франко – вагон» (станция отправления), «FAS», «FOB», «стоимости фрахт», «CIF», «с судно» (наименование морского порта) и «с пристани» (наименование речного порта).

В 1967 г. в «Инкотермс» были включены еще два термина: «с поставкой на границе» и «поставка с оплатой пошлины». В 1967 г. было добавлено условие «FOB-АЭРОПОРТ», а в 1980 г., «франко-перевозчик», «фрахт» провозная плата, оплаченная до пункта назначения, «фрахт» провозная плата и страхование, оплаченные до пункта назначения (с его указанием).

В издании «Инкотермс» 1980 г., приводится 14 терминов, что обусловлено стремлением, учесть особенности, связанные с появлением новых видов транспортировки товаров в международном сообщении в контейнерах с использованием трейлеров и судов, а также различного способа погрузки (выгрузки). Эти базисные условия применяются при транспортировке товаров всеми видами транспорта.

В 1990 году были внесены изменения, и дополнения с целью приведения этих правил в соответствие с практикой современной международной торговли, желанием приспособить термины к увеличивающемуся обмену данными через средство ЭВМ и электронной почты.

В 2000 г. Международная Торговая палата представила торговые термины в другой последовательности. Целью этого варианта «Инкотермс» более легкое чтение и понимание.

Юридически важный аспект Инкотермс 2000 – это переход риска за товар от случайной гибели товара или ее повреждения.

Согласно Инкотермс 2000 распределение обязанностей контрагентов осуществляется по 10 видам обязательств сторон. Обязательства по каждому термину представлены в определенной последовательности и пронумерованы таким образом, который позволяет зеркально отразить обязанности, как продавца, так и покупателя (табл. 12).

Таблица 12

10 ВИДОВ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ДЛЯ ПРОДАВЦА И ПОКУПАТЕЛЯ

ПРОДАВЕЦ		ПОКУПАТЕЛЬ	
A1	Представление товара в соответствии с условиями договора	B1	Уплата цены
A2	Лицензии, свидетельства и иные формальности	B2	Лицензии, свидетельства и иные формальности
A3	Договор перевозки и страхования	B3	Договор перевозки и страхования
A4	Поставка	B4	Принятие поставки
A5	Переход риска	B5	Переход риска
A6	Распределение расходов	B6	Распределение расходов
A7	Извещение покупателю	B7	Извещение продавцу
A8	Доказательства поставки, транспортные документы или эквивалентные электронные сообщения	B8	Доказательства поставки, транспортные документы или эквивалентные электронные сообщения
A9	Проверка, упаковка, маркировка	B9	Осмотр товара
A10	Другие обязанности	B10	Другие обязанности

Секции A1 и B1 определяют обязательства сторон по обмену товаров на деньги. Естественно, что в торговом контракте должно быть определено, какой товар будет продан и соответственно, какие деньги будут за это уплачены.

Секции A2 и B2 определяют обязанности сторон произвести экспортную и импортную очистку товаров. Международная торговля подразумевает поставку товара из одной страны в другую. В данном случае распределяется объем обязательств продавца и покупателя по экспортной и импортной очистке товаров.

Важность данного обстоятельства объясняется следующими причинами:

- стороны должны знать, кто несет ответственность за получение требуемых лицензий или официальных разрешений;
- обязательства произвести очистку товаров подразумевает оплату пошлины, налог на добавленную стоимость, официальные сборы;
- необходимо определить, на кого ложится риск при невозможности произвести очистку товаров в установленные сроки, или невозможности произвести его вообще, к примеру, при внезапном запрете экспорта или импорта данного товара.

Из последней причине вытекает, что для стороны, взявшей на себя обязательства произвести экспортную или импортную очистку товаров, необходимо с контрагентом определить разумные сроки для осуществления данного обязательства, а также указать в контракте порядок аннулирования контракта в случае возникновения непредвиденных ограничений или запретов

по экспорту или импорту. Кроме того, при транспортировке товаров через третью страну, стороне, принявшей обязательство очистки, может потребоваться помощь контрагента в получении различных документов, в частности, подтверждающих исходный пункт отправки или конечный пункт доставки товаров. В связи с этим, рекомендуется вносить в текст контракта условия оказания содействия контрагентом по мере необходимости для успешного осуществления поставки товара в пункт назначения.

В секциях А3 и Б3 определяются обязательства сторон по заключению договора на перевозку, а также передаче продавцом товаров для перевозки.

Условия поставки CIF и CIP связаны напрямую со страхованием товара. Необходимо отметить, что по данным условиям продавец считается выполнившим свои обязательства в момент отгрузки товара, а дальнейшие риски утраты и повреждения товара ложатся на покупателя. В связи с этим, получение от продавца страховки очень важно для покупателя.

Обязательство продавца произвести поставку, и соответственно, обязательство покупателя принять ее указываются в секциях А4 и Б4. Следует отметить некоторые особенности исполнения этих обязательств.

Использование торговых терминов не является достаточным условием для определения прав и обязанностей сторон по поставке товара. При базисе поставки EX-Works покупатель принимает поставку товаров в помещении продавца. Однако данный термин не определяет, за чей счет будет осуществляться погрузка, товара на борт транспорта или какую часть товаров должен погрузить на борт своего транспорта водитель. Данные вопросы также рекомендуется оговаривать контрактными условиями.

Физически передача товара напрямую от продавца в распоряжение покупателю по группе условия С (табл 13) не происходит, так как продавецставляет товар в пункт отгрузки. Однако в обязанность продавца входит обеспечение оговоренным в контракте документом, подтверждающим выполнение перед покупателем своих обязательств по доставке товаров в распоряжение перевозчика. После выполнения продавцом этих обязательств, весь риск утраты или повреждения товара ложится на покупателя.

Наряду с этим, в обязанность покупателя согласно Б4 входит получение товара в указанном в контракте пункте назначения и соответственно оплата товара. В противном случае, контрагент в праве обратиться с иском в суд по возмещению расходов по поставке и соответственно возвратом товаров, а также связанных с этим убытков.

Секции А5 и Б5 регламентируют переход рисков, связанных с потерей или повреждением, от продавца к покупателю.

К примеру, повреждение груза могло возникнуть вследствие ненадлежащей упаковки товара для транспортировки. В этом случае риск транспортировки ложится на продавца и покупатель вправе уклониться от оплаты за товар, кроме того, он может обратиться в суд с иском за отсутствие в тексте контракта положений об исполнении своих обязательств по поставке, возможные риски и затраты относятся на счет покупателя.

Следует отметить, что в некоторых случаях возможен переход риска от продавца к покупателю до выполнения продавцом своих обязательств. Подобное может иметь место вследствие невыполнения покупателем действий, от которых зависит поставка товара продавцом или неприятие груза согласно пункту B5. К примеру, по условиям поставки группы F покупатель обязан оповестить продавца с той целью, чтобы он приготовил все необходимое к осуществлению поставки и принять товары от перевозчиков согласно контрактным условиям.

По условиям поставки DDU, в обязанности покупателя входит осуществление импортной очистки товара в установленном контрактом сроке. Это позволит продавцу выполнить свои контрактные обязательства в полном объеме, то есть доставить товар до пункта назначения. В противном случае все дополнительные риски потери и повреждения товара, вследствие своего бездействия, несет покупатель.

Очень важным обстоятельством является также установление принадлежности товаров к контракту. Это определяется при готовности товаров к перевозке и затем он маркируется и указывается грузополучатель. Но если товар не идентифицирован, а также при невозможности маркировки товара из-за его перевозки без упаковки, маркировки и указания грузополучателя, риск перейдет к покупателю лишь после передачи, к примеру, коносамента.

В секциях A6 и B6 предусматривается разделение затрат по поставке товаров, что является, по нашему мнению, одним из наиболее важных моментов любой торговой сделки. Контрактующим сторонам следует знать не только свои действия по контракту, но и то, как распределены затраты по осуществлению сделки. Важно отметить, что одна из сторон несет ответственность за какое-либо действие, это не означает что она автоматически несет все расходы по этому поводу. На практике возникает ряд вопросов таких как, кто должен нести расходы, к примеру, по оплате грузчиков, нанятых для погрузочно-разгрузочных работ, расхода за хранение в ожидании доставки или в случае отклонения судна от своего маршрута по непредвиденным обстоятельствам или задержки его в порту дольше, чем предусматривалось.

Вообще, Инкотермс предусматривает расходы сторон по:

- отправке, перевозке и доставке;
- таможенной очистке по экспорту и импорту;
- дополнительным услугам, оказанным одной из сторон другой;
- страхованию.

Конкретизация в тексте контракта порядка распределения сторонами вышеуказанных расходов позволит наиболее точно рассчитать экономическую эффективность сделки, избежать возникновения каких-либо споров по данному предмету.

В секциях A7 и B7 определяется обязательство сторон по извещению другой стороны о совершении определенных контрактом действий. В этих целях стороны могут прибегнуть к различным средствам оповещения: письма.

телексу, телефаксу и другим. Условиями контракта предусматривается порядок оповещения по основным моментам сделки, а именно когда и где:

- покупатель должен принять, а продавец передать товар;
- товар будет доставлен перевозчику продавцом;
- продавец доставит товары с целью, чтобы покупатель мог предпринять определенные действия для своевременного получения товара

Невыполнение или ненадлежащее выполнение стороной обязательства по оповещению может повлечь за собой преждевременный переход риска или оплату дополнительных расходов, возникших в связи с этим. Но в данном случае применяется правило, согласно которому, если товар не идентифицирован, а также при невозможности маркировки товара из-за его перевозки без упаковки, маркировки и указания грузополучателя, риск перейдет к покупателю лишь после передачи товаросопроводительных документов.

В секциях A8 и B8 указываются обязательства продавца представить документы, подтверждающие выполнение им своих обязательств, а покупателя – принять документы, если они соответствуют контракту. За исключением EXW, все остальные условия поставки требуют от продавца предоставления документов, подтверждающих факт исполнения им своих контрактных обязательств.

Обязательства продавца и покупателя, указанные в секциях A9 и B9, подробно отражаются в тексте контракта. Для продавца это обязательство по упаковке, для покупателя по инспектированию товара. Указания в условиях контракта планируемой транспортировки, позволит продавцу упаковать товары, как это требуется для данного вида транспорта, а также правильно определить стоимость товара с учетом упаковки. Специальная защита от коррозии товара может потребоваться для перевозки его морем, в то время как при его транспортировке иным путем этого может не потребоваться. При отсутствии оговорок в контракте, очень важно проинформировать продавца, если за базис поставки приняты термины группы EXW или F, о предполагаемых видах транспорта, посредством которых будет осуществляться перевозка. Это позволит продавцу обеспечить соответствующую упаковку товара.

И, наконец, секции A10 и B10 служат для определения объема прав и обязанностей сторон по возмещению расходов, явившихся результатом представления различного рода услуг одной контрактующей стороны в пользу другой, к которой отнесены риск и расходы по осуществлению поставки. Дополнительные расходы могут быть вызваны, к примеру, просьбой покупателя застраховать груз не только от риска утраты или повреждения и других видов риска.

Инкотермс 2000 содержит 13 терминов поставки, называемых базисными условиями, которые разделены на 4 группы (табл. 13).

Группа E включает условия EXW (с завода), согласно которым покупатель получает готовый к отправке товар на складе (заводе) продавца (франко – завод);

В группу F, входят средства, указанные покупателем (условия FCA, FAS, FOB);

Буква F определяет обязанность продавца передать товар определенному перевозчику, свободному от риска, за счет покупателя.

В группу C входят условия, согласно которым продавец должен заключить договор перевозки, однако не несет риска потери или повреждения товаров и дополнительных расходов, связанных с событиями, возникшими после отгрузки или отправки товаров (CFR, CIF, CPT, CIP);

Буква C определяет обязанность продавца нести определенные расходы после наступления ключевого момента распределения риска и утраты или повреждения товара.

В группу D входят условия, согласно которым продавец несет все риски и затраты, связанные с доставкой груза в пункт назначения (DAF, DES, DEQ, DDU и DDP).

Буква D определяет обязанность продавца поставить товар в согласованное место назначения.

По способам транспортировки базисные условия поставки по Инкотермс 2000 можно сгруппировать, как это показано в табл. 14.

Альтернативным и примечательным является опыт поставки основной экспортной продукции Узбекистана хлопка-волокна. В Узбекистане созданы новые и реконструированы имеющиеся хлопковые базы, контейнерные терминалы, таможенные посты и пограничные переходы, позволяющие значительно разнообразить систему реализации экспортной продукции республики, снизить расходы, связанные с транспортными перевозками.

Таблица 13

ИНКОТЕРМС 2000

Группа	Цифровые и буквенные коды	Наименование	Сокращ. наименов. по Инструкции о порядке заполнения	Транспорт
E Отгрузка	1 EXW ex works	Франко-завод (с указанием пункта)	EX Works	любой
F Основная перевозка не оплачена	2 FCA free Carrier	Свободно у перевозчика (с указанием пункта)	ФСА	ж-д, авт., авиа, смешанный
	3 FAS free Alongside	Свободно вдоль борта судна (порт отгрузки)	ФАС	мор., вн. вод.
	4 FOB free on Board	Свободно по борту судна (порт отгрузки)	ФОБ	мор., вн. вод.
C Основная перевозка оплачена	5 CFR Cost and Freight	Стоимость и фрахт (порт назначения)	СФР	мор., вн. вод.
	6 CIF Cost, Insurance and Freight	Стоимость (цена), страхования и фрахт	СИФ	мор., вн. вод.
	7 CPT Carriage Paid to	Перевозка оплачена до (пункта назначения)	СПТ	любой
	8 CIP	Перевозка и страхование	СИП	любой

	Carnage and Insurance Paid to	оплачены до (пункта назначения)		
D Прибытие	9 DAF Delivered at Frontier	Доставлено до границы (с указанием пункта)	ДАФ	любой
	10 DES Delivered ex Ship	Доставлено с судна (наименование порта)	ДЕС	мор. вн вод
	11 DEQ Delivered ex Quay (Duty Paid)	Доставлено до причала (вкл.опл. пошлины) с оплатой пошлины	ДЕК	мор. вн вод
	12 DDU Delivered Duty Unpaid	Доставлено без оплаты пошлины (пункт назначения)	ДДУ	любой
	13 DDP Delivered Duty Paid	Доставлено с оплатой пошлины (пункт назначения)	ДДП	любой

Так, в Бухарской области, решением Правительства Республики Узбекистан, создан Бухарский контейнерный консигнационный терминал, специализирующийся на приёмке, складировании и отправке на экспорт хлопковой продукции.

В целях централизованного обеспечения экспорта хлопкового волокна с учетом его контейнеризации, для хлопкового контейнерного терминала, в г. Бухаре был выделен грант в 2 млн. ЭКЮ. На эту сумму на терминал было поставлено и смонтировано новое погрузочно-разгрузочное, пожарное и другое специальное оборудование.

Бухарский контейнерный терминал имеет значительную площадь. Крытые складские помещения имеют возможность одновременного хранения до 12 тыс. тонн хлопкового волокна или других грузов.

В функции контейнерного терминала входит прием и хранение кип с продукцией, обеспечение возможности инспекции хлопкового волокна иностранными покупателями непосредственно на месте, проведение фумигационного и фитосанитарного контроля, обеспечение всеми необходимыми сопроводительными документами с последующей отгрузкой продукции на экспорт.

В настоящее время хлопковое волокно, перевозится крытыми железнодорожными вагонами, и автотранспортом с кузовом фургон и контейнерами в морские порты, где хранится на складе и отгружается по требованию покупателей. В конечном счете, для всех заинтересованных сторон было бы более выгодным хранить хлопковое волокно на складе в Узбекистане, а затем по заявке покупателя отправлять продукцию в крытых вагонах или контейнерах непосредственно к конечному потребителю на условиях «франко-склад».

Таблица 14

Способы транспортировки и соответствующие условия по инкотермс 2000

Любой вид транспорта, включая смешанный	EXW	i. С завода (... название пункта)
	FCA	ii. Франко-перевозчик (... название пункта)
	CPT	Перевозка оплачена до (... название пункта назначения)
	CIP	Перевозка и страхование оплачено до (... название пункта назначения)
	DAF	Поставка до границы (... название пункта)
	DDU	Поставка (... названия пункта назначения) (пошлина за счет покупателя)
	DDP	Поставка с оплатой пошлины (... название пункта назначения)
Воздушный транспорт	FCA	Франко-перевозчик (... назначение пункта)
Железнодорожный транспорт Морской, внутренний и водный транспорт	FCA	Франко-перевозчик (... назначение пункта)
	FAS	Свободно вдоль борта судна (... название порта отгрузки)
	FOB	Свободно на борту (... название порта отгрузки)
	CFR	Стоимость и фрахт (... название порта назначения)
	CIF	Стоимость (цена), страхование и фрахт (... название порта назначения)
	DES	Поставка с судна (... название порта назначения)
	DEQ	Поставка с пристани (... название порта назначения)

В этой связи в Узбекистане проводится работа по развитию республиканской терминальной сети. Ее развитие позволит повысить эффективность осуществления внешнеторговых сделок, оптимизировать перевозочный процесс за счет внедрения логистических систем обеспечения внешней торговли, особенно при экспортной отгрузке.

В Сырдарьинской области вблизи г. Гулистана создана аналогичная база хлопковой продукции – «Ак-алтын», которая располагает современным

оборудованием по обработке большегрузных морских контейнеров. Бухарская и Акалтынская хлопковые базы, как представляется, внесут существенный вклад в дело контейнеризации экспортного товара Узбекистана, что позволяет быстро, качественно, с минимальными затратами доставить экспортный товар покупателю.

В обязанности продавца входят:

- поставить товар в соответствии с условием контракта купли - продажи;
- своевременно уведомить покупателя о готовности товара к отгрузке в распоряжение покупателя;
- оплатить расходы, вызываемые проверкой товара;
- обеспечить за свой счет обычную упаковку товара, за исключением случаев, когда принято отправлять товар без упаковки;
- представить покупателю принятый чистый документ*, удостоверяющий поставку товара на согласованных условиях;
- оплатить таможенные пошлины, налоги и сборы, взыскиваемые при экспорте товара;
- получить за свой счет экспортную лицензию или другие предусмотренные разрешения, необходимые для экспорта товара;
- по просьбе покупателя представить ему за свой счет, свидетельство о прохождении товара и консульскую фактуру, кроме условия "с пристани"

По просьбе покупателя продавец должен оказывать ему содействие в получении за его счет других необходимых документов, выдаваемых в стране, отправления или происхождения товара, которые могут потребоваться покупателю для ввоза товара в страну назначения, в том числе документы для транзитной автомобильной перевозки через третью страну:

- нести риски и расходы до момента предоставления товара в распоряжение покупателя в месте, предусмотренном базисным условием и в срок, обусловленный в контракте

В соответствии с базисными условиями в обязанности покупателя входит:

- принять товар, представленный в его распоряжение в соответствии с договором (контрактом) или документы на товар и уплатить его стоимость;
- нести все расходы и риски, которыми может подвергаться товар с момента истечения срока поставки в связи с несвоевременным принятием товара, если покупатель в должное время не дал соответствующих указаний продавцу относительно поставки товара или если указанное покупателем судно не требует согласования даты или не будет в состоянии принять товар;
- оплатить все расходы и сборы при получении документов, выдаваемых в стране отправления или в стране происхождения товара;
- оплатить все таможенные и другие пошлины и налоги, взимаемые при ввозе товара, если иное не оговорено в условиях поставки товара;

*Под чистым понимается документ, не имеющий ошибок, указывающих на дефектное состояние товара и упаковки

- обеспечить на свой риск и за свой счет получение импортной лицензии или иного разрешения, которые могут быть потребованы для ввоза товара в страну назначения.

В базисных условиях предусмотренный термин «Франко» происходит от слова «свободно» и означает, что покупатель свободен от рисков и всех расходов по доставке товара до пункта, обозначенного после слова «франко».

Например, при базисных условиях «франко – завод» означает, что на продавце товара не лежит обязанность, как по транспортировке товара, так и по его погрузке на транспортное средство. Продавец обязан предоставить товар в распоряжение покупателя на своем предприятии в срок, обозначенный в контракте для погрузки на транспортные средства, представленные покупателем.

При базисных условиях «франко – перевозчик» означает, что продавец сдает товар перевозчику, указанному покупателем пункте. Термин «перевозчик» означает любое лицо, которым или от имени которого заключен договор перевозки с покупателем. Перевозчик принимает на себя ответственность за транспортировку в качестве перевозчика – контракта. Перевозка может быть осуществлена автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным или смешанным видами транспорта. Продавец заключает за свой счет договор с перевозчиком о доставке товара до согласованного пункта назначения. Продавец должен передать товар первому перевозчику на его грузовом терминале (складе) и получить грузовую расписку, т.е. расписку перевозчика о принятии груза, которая содержит условия договора перевозки, но не является товаропровозным документом. Продавец предоставляет покупателю транспортный документ (коносамент, транспортную накладную и расписку перевозчика, выданные продавцу).

Покупатель должен указать выбранный им пункт назначения и несет все расходы с момента прибытия товара в этот пункт.

Риск случайной гибели или порчи товара переводится на покупателя с момента передачи товара в распоряжение перевозчика в срок, предусмотренный договором, то есть на складе перевозчика в пункте отправления.

В базисных условиях «фрайт» – продавец доставляет товар за счет, до пункта назначения, оговоренного, в контракте и передает товар первому перевозчику на грузовом терминале (складе) и получает грузовую (товарную) расписку, то есть расписку перевозчика о принятии груза, которая была предусмотрена в контракте. Продавец представляет покупателю транспортную накладную или расписку перевозчика о принятии груза (товара).

Базисные условия «Франко – вагон» применяются при перевозках железнодорожным транспортом, отправляемого полным вагоном или неполной вагонной партией.

При полной повагонной отправке продавец товара обязан своевременно заказать вагон соответствующего типа и размера. погрузить товар за свой счет, в согласованный день или период времени на железнодорожной станции отправления и представить в распоряжение покупателя транспортный

документ-дубликат железнодорожной накладной. Покупатель несет все расходы по перевозке товара и все риски, которым может подвергаться товар с момента передачи на железнодорожный вагон, в который погружен товар.

Базисные условия «с поставкой на границе» с указанием двух стран и места поставки на границе означает, что обязанностью продавца считается выполнение всех операций до момента прибытия товара на границу между двумя странами, но до поступления на таможенный пункт границы страны, оговоренный в договоре о купле – продаже. Если в указанном месте поставки товара на границе имеются две таможни различных государств, сторонам рекомендуется либо указать, которая из них выбрана ими, либо предоставить право выбора продавцу товара.

Контрольные вопросы

1. Чем отличаются между собой различные варианты базисных условий поставки?
2. Какие варианты базисных условий поставки наиболее распространены для узбекских экспортеров и импортеров?
3. Чем отличаются обязанности экспедитора в различных вариантах базисных условий поставки?
4. Какие варианты базисных условий поставки более выгодны для узбекских предприятий с точки зрения расширения объемов предоставляемых услуг?

IX. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Условия допущения АТС к международным перевозкам согласно конвенции о дорожном движении

Конвенция о дорожном движении (КДД) является основным действующим международным документом, в котором наиболее полно определены технические требования к подвижному составу для международных автомобильных перевозок. Она предназначена для облегчения международного дорожного движения и повышения безопасности на дорогах путем принятия единообразных правил. В настоящее время действует Венская редакция КДД от 1968 с Женевскими дополнениями от 1971 г. и поправками от 1993 г.

В соответствии с «Правилами, касающимися технических условий, применимых к дорожным транспортным средствам, которые могут допускаться к международным перевозкам под таможенными печатями и пломбами (конвенция TIR-Карнет)» конструкция и оборудование их грузовых отделений должны обеспечивать:

- невозможность извлечения грузов из опечатанной части транспортного средства и размещения грузов внутри без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- простоту и надежность наложения печатей и пломб;
- отсутствие потайных мест для сокрытия грузов;
- доступность для таможенного досмотра мест размещения грузов в автомобиле.

Страны, подписавшие КДД, обязуются признавать свидетельства о регистрации АТС и допускать транспортные средства и водителей для движения по своей территории, если выполняются требования КДД. В соответствии с КДД, национальные правила могут содержать дополнительные положения, в том числе и более жесткие требования и ограничения (включая и технические), если они не противоречат КДД. Допускаются исключения из общих правил при наличии двусторонних (региональных) соглашений. В целом национальные требования к техническому состоянию, конструктивному исполнению и условиям применения подвижного состава должны соответствовать положениям КДД «Условия допущения к международному движению автомобилей и прицепов» (табл. 15). Причем каждая страна вправе определять (для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством) предписания, дополняющие положения и приложения КДД.

Все транспортные средства, участвующие в международных перевозках, должны отвечать техническим требованиям, действовавшим в стране регистрации в момент их первого ввода в эксплуатацию.

Таблица 15

Условия допущения автотранспортных средств к международным перевозкам согласно КДД

Условие, требование к оснащению АТС	Содержание условия, требования
Регистрация АТС	Водитель автомобиля должен иметь свидетельство о регистрации, выданное компетентным органом государства либо от его имени уполномоченной на то организацией. В свидетельстве о регистрации должны быть, по крайней мере, указаны: • порядковый номер, именуемый регистрационным; • дата первой регистрации транспортного средства; • фамилия, имя и место жительства владельца транспортных средств; • название или фабричная марка завода-изготовителя транспортного средства; • порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода-изготовителя); • разрешенная максимальная масса, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов; • масса без нагрузки, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов; • срок действия, если он ограничен Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов.
Регистрационный номер	На автомобиле должен помещаться спереди и сзади регистрационный номер. На каждом зарегистрированном прицепе сзади должен помещаться регистрационный номер. Если буксируемый прицеп (прицепы) не зарегистрирован, то он (или последний из них) должен иметь сзади регистрационный номер автомобиля.
Отличительный знак	На автомобиле и зарегистрированном прицепе сзади должен помещаться отличительный знак государства, в котором он зарегистрирован. На не зарегистрированном прицепе помещается отличительный знак регистрации автомобиля.
Техническое состояние и осмотр	Автомобиль, прицеп и состав транспортных средств должны удовлетворять положениям и приложениям КДД. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии. В национальном законодательстве должно быть предписано

	проведение периодических технических осмотров: • автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, более 8 мест для сидения; • автомобилей, используемых для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, а также прицепов к таким транспортным средствам
Груз транспортно го средства	Если для транспортного средства установлена разрешенная максимальная масса, то масса транспортного средства с нагрузкой никогда не должна превышать разрешенную максимальную массу. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом чтобы он: • не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности, не волочился и не падал на дорогу; • не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им ; • не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать; • не закрывал огней, включая стоп-сигнал и указателей поворота, светоотражающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации. Все вспомогательные приспособления, используемые для закрепления и обеспечения сохранности груза (веревки, цепи, брезент), должны быть туго затянуты и прочно закреплены Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может быть не замечен водителями других транспортных средств. Ночью это обозначения осуществляется спереди с помощью белого огня или белого светоотражающего приспособления, а сзади с помощью красного огня или красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах: • грузы, выступающие за пределы транспортного средства более чем на 1 м сзади или спереди, должны быть всегда обозначены; • грузы, выступающие с боку за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя по ширине точка находится на расстоянии более 0,40 м от внешнего края

	подфарника транспортного средства, должны обозначаться ночью спереди; ночью должны обозначаться сзади грузы, выступающие за габарит транспортного средства, таким образом, что их крайняя по ширине точка находится на расстоянии более 0,40 м от внешнего края заднего красного габаритного фонаря транспортного средства.
Весогабаритные ограничения	Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, прицепы и составы транспортных средств, общий вес которых или нагрузка на ось, или габаритные размеры превышают пределы, установленные их национальным законодательством для транспортных средств, зарегистрированных на их территории.
Автопоезда	Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории транспортные средства с полуприцепом, предназначенные для перевозки пассажиров, и автопоезда, включающие автомобиль и несколько прицепов.
Дорожные условия	Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории по некоторым трудным дорогам или некоторых районах со сложным рельефом автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг. При этом необходимо соблюдении специальных предписаний их национального законодательства, касающихся допуска к движению по этим дорогам или в этих районах зарегистрированных ими транспортных средств, имеющих такой же разрешенный максимальный вес. Договаривающиеся стороны могут обусловить допуск к международным движениям по своей территории любых автомобилей, разрешенная масса которых превышает 3500 кг, с использованием цепей противоскольжения или других равно эффективных приспособлений, установленных на автомобилях, в зимних погодных условиях.
Освещение	Договаривающиеся стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, имеющие огни ближнего света с асимметричными лучами, если регулировка этих лучей не соответствует принятому на их территории направлению движения.

В целом, требования к транспортному средству можно разделить на три основные группы:

1. **Обязательные** – требования экологического характера (токсичность и шумность), технические требования безопасности дорожного движения.

2. **Необязательные** – которые можно выполнять или не выполнять, например, тип подвески: рессорная или пневматическая.

3. **Требования**, связанные с особыми условиями перевозок, например, перевозка скоропортящихся грузов в соответствии с Соглашением АТР, перевозка опасных грузов в соответствии с Соглашением ДОПОГ/ADR, перевозка тяжеловесных и крупногабаритных грузов в соответствии с имеющимися рекомендациями.

Обязательные требования к автотранспортным средствам регламентированы специальными нормативными документами, как ГОСТы и ОСТы. Для выполнения международных перевозок необходимо соответствие международным требованиям. Женевское Соглашение о стандартизации транспортных средств, принятое в 1958 г. Правила ЕЭК ООН определяют, что каждая из присоединившихся стран должна предъявлять одни и те же требования к транспортному средству: по выбросам в атмосферу вредных веществ, шинам, рулевому управлению и т.д.

2. Весогабаритные и другие конструктивные требования

Директивные требования к весогабаритным параметрам транспортных средств. Система транспортно-эксплуатационных ограничений, базирующаяся на директивах ЕЭК ООН, является основой разрабатываемых весогабаритных требований к магистральному автотранспорту в Европе и в других континентах земного шара.

Эта система включает обусловленные требования безопасности движения на автомагистралях и автодорогах габаритные ограничения по длине, ширине и высоте транспортных средств, дополнительные ограничения внутренних параметров автопоездов эргономического характера, ограничения динамических габаритов автопоездов. К ограничениям весовым относятся ограничения осевых нагрузок, обусловленные несущей способностью дорожно-транспортных сооружений (мостов, путепроводов, эстакад и т.п.). Ограничения по общей массе транспортных средств зависят от их компоновки, количества осей и размеров.

В соответствии с требованиями директив ЕЭК ООН в предельные осевые нагрузки и габариты для автотранспортных средств, используемых на международных маршрутах:

Нагрузка на ось, кН:

Ведущая	– 115
Ведомая	– 100
Двойная ведущая	– 180
Тройная	– 240

Полные предельные массы автомобиля, тонн

2 осный автомобиль на жесткой сцепке	– 18
3 осный автомобиль на жесткой сцепке	– 25
4 осный автомобиль на жесткой сцепке	– 30
автопоезд с 4-мя мостами	– 36
автопоезд с 5 и 6 мостами	– 40

седельный тягач с 4 мостами (шарнирно - сочлененное АТС)	– 36
седельный тягач с 5 мостами	– 40
седельный тягач с 6 и более мостами	– 41
прицеп с 2 мостами	– 18

Габариты автомобиля

- Длина	
жесткие	– 12 м
сед. тягачи с полуприцепом	– 16,5 м
автопоезда с одним прицепом	– 18,75 м
- Высота	– 4 м
- Ширина	– 2,55 – 2,6 м

Нарушение весогабаритных ограничений в странах ЕС влечет за собой неминуемое наказание финансового или финансово – правового характера (табл. 16), иногда вплоть до визовых ограничений для иностранцев.

Таблица 16

Штрафы за первое нарушение ограничений по массе большегрузного автомобиля в Германии, DM

Степень нарушения	Превышение массы, %	На водителя	На грузоотправителя
Мелкое	2-5	60	75
	5-10	100	150
Серьезное (с обязательной разгрузкой до нормы и фиксацией нарушения)	10	120	250
	15	150	300
	20	200	400
	25	300	450
	30	400	-

По данным С.П.Артемова и В.М.Донского*, тягачи должны быть рассчитаны на эксплуатацию при температурах наружного воздуха +45...-40°С, относительной влажности 98% при +35°С, запыленности до 1,0 г/м³ и в районах, расположенных на высоте до 3 тыс. метров над уровнем моря

Высота седельно – сцепного устройства (без нагрузки) не должна превышать 1250 мм, а погрузочная высота автомобиля-тягача с кузовом фургоном (бортового с тентом) – 1300 мм.

Максимальная скорость длительного движения автопоезда с полной массой 110-115 км/час; удельная мощность – в пределах 6,0...6,5 кВт/т и контрольный расход топлива автопоездами с полной массой 38-44 тонн при скорости 60 км/час 35...40 л/100км.

Двигатель-дизель с турбонаддувом, мощностью 200...300 кВт, с крутящим моментом 1200-1600 Нм. Расход масла на угар – не более 0,2 % от расхода топлива Система охлаждения – жидкостная, закрытая с круглогодичным применением антифриза Двигатель должен быть оснащен терморегулирующей системой, обеспечивающей оптимальный тепловой режим в летнее и зимнее время. Должен обеспечиваться надежный пуск холодного двигателя без

* Расчеты и сравнения между европейскими автопроизводителями М. «Транспорт», 1984

вспомогательных средств при наружной температуре воздуха -20°C .

Коробка передач – многоступенчатая (10–16 передач) по возможности с равномерными интервалами передаточных чисел между ступенями. Должна быть предусмотрена резервная («ползущая») передача для трогания автопоезда с места на особо тяжелых участках дороги и крутых подъемах. Дифференциалы ведущих мостов и межосевые – с блокировочными устройствами.

Тягачи с колесной формулой 6х2 умножить должны иметь механизм подъема третьей оси или возможность перераспределения нагрузок между сближенными осями (осями тележки).

Тормозная система должна: отвечать Правилам №13 ЕЭК ООН и требованиям ГОСТ 22895-77 «Тормозные системы и тормозные свойства автотранспортных средств. Норма эффективности. Технические требования»; иметь регуляторы тормозных сил; быть обеспеченным автоматической регулировкой зазора между колодками и тормозными барабанами. Автомобиль-тягач должен снабжаться противооткатными упорами.

Геометрические параметры шин и конструкция колес должны соответствовать нормам Европейской технической организации по шинам и ободьям. Максимально допустимая нагрузка на шину 300-508Р (при двоянных колесах) должна быть не ниже 30 кН при максимальной скорости 115 км/ч, суммарный износ ширины профиля шины – не более 3%, а статический дисбаланс шин–0,35% от произведения массы шины (в г) на ее радиус (см). Рисунок протектора шины дорожный, обеспечивающий коэффициент сцепления с мокрым асфальтобетонным покрытием не менее 0,45, пробег шин – 110–120 тыс. км.

Внешние световые приборы должны соответствовать Правилам ЕЭК ООН № 1-4, 6-8, 19, 20, 23. Автомобиль-тягач должен быть оборудован головными фарами европейского типа с галогенными лампами, двумя противотуманными фарами, фарой заднего хода, знаком автопоезда на крыше кабины, аварийной системой одновременного включения всех указателей поворота в мигающем режиме. Сила света сигналов и указателей поворотов должна иметь двухрежимную регулировку.

Сиденье водителя – с тремя степенями регулировки, поддрессоренное с регулировкой в зависимости от веса водителя, должно быть покрыто специальным ковриком, уменьшающим потение водителя в местах контакта с сиденьем.

Кабина водителя (двухместная) должна иметь два оборудованных спальными места и дополнительное, независимое отопление. Основная система отопления при движении автомобиля должна обеспечивать поддержание температуры воздуха в кабине в зоне ног и поясицы водителя и пассажира не ниже $+18^{\circ}\text{C}$ при температуре наружного воздуха до -40°C . При этом неравномерность распределения температур в кабине не должна превышать 5°C .

Системы отопления и вентиляции кабины должны работать с притоком свежего воздуха, исключая при этом попадание в кабину отработавших газов.

грязи, пыли и влаги, а также запотевание и обмерзание стекол. Эффективность вентиляции должна обеспечивать перепад между внутренней и наружной температурами не более 3°C при наружной температуре до +40°C. Уровень шума в кабине – не выше 75 дБ.

Кроме штатных приборов, на щитке должны быть: тахограф, радиоприемник и контрольные лампы, сигнализирующие о перегреве двигателя, падении давления масла в двигателе, остатке топлива в баке на пробег 50 км, неисправности тормозной системы, падении давления воздуха в шинах полуприцепа (прицепа), открытых дверях фургона, блокировке дифференциала, работе термографа (в рефрижераторах).

Стеклоочистители должны обеспечивать достаточную площадь очистки стекла (70 – 75%), работать синхронно, иметь не менее чем трехступенчатую или бесступенчатую регулировку скоростей хода щеток.

Кабина должна быть оборудована ремнями безопасности, противоугонным устройством, холодильником, газовой плитой, местом для хранения личных вещей водителя. В ней должны быть установлены противосолнечные шторы, размещены аптечка и знак аварийной остановки.

Управление автомобилем и обустройство кабины должны обеспечивать условия труда, комфортабельность на уровне легкового автомобиля среднего класса. Определены предельные усилия, необходимые для приведения в действие органов управления автомобилем, и предельные параметры, связанные с защитой окружающей среды и безопасности конструкции транспортного средства.

Всего на настоящее время принято более 100 Правил ЕЭК ООН. Поскольку в 1987 г. бывший СССР присоединился к Женевскому Соглашению, то необходимо проводить сертификацию на одобрение типа подвижного состава. Кроме этого необходимо учитывать требования Венской Конвенции о дорожном движении 1968г., включая все принятые позже поправки и дополнения. Поправка 1997г. обязывает каждую из присоединившихся стран ввести технический контроль транспортных средств с получением сертификата, срок действия которого определяется в один год. Республике Узбекистан предстоит присоединение к Женевскому соглашению о сертификации типа транспортных средств используемых в международных перевозках.

Приятно отметить то, на Минском автозаводе Республики Беларусь, начиная с 1998 г., начат выпуск автопоездов МАЗ – АТ98, предназначенных для работы на международных грузовых перевозках, в конструкции которого предусмотрены такие мировые технические достижения как:

1. Электронные системы управления двигателем, которые обеспечивают:
 - жесткие требования EURO – 2 по токсичности с двигателем MAN D2866LF20 и EURO – 3 при установке двигателя Detroit Diesel и Cummins с электронным впрыском топлива;
 - оптимальное управление подачей топлива во время запуска двигателя;
 - оптимальный расход топлива в процессе движения (в зависимости от температурных условий, нагрузки и режимов движения);
 - возможность регулирования холостых оборотов. Например, при прогреве

двигателя;

- возможность ограничения (по заданию водителя) скорости движения (TempoSet) и управление движением в режиме «Cruise Control»;
- повышение эффективности работы EBS в режиме ASR;
- постоянный контроль и защита двигателя от перегрева, аварийных режимов и т.д.;
- хранение информации о режимах работы двигателя и расходе топлива;
- диагностику, упрощения контроля и сервисного обслуживания в эксплуатации.

2. Телеметрическая система контроля и поддержания бодрствования водителя, обеспечивающие:

- контроль физиологического состояния и уровня бодрствования водителя и беспроводную передачу информации о состоянии водителя блоку индикации и контроля;
- автоматическое снижение скорости автопоезда (за счет связи с EDC) и включении аварийной сигнализации при снижении уровня бодрствования водителя ниже критического. Например, в результате усталости или при засыпании;
- возможность тест - контроля и самоконтроля водителем своего физиологического состояния с точки зрения безопасности движения посредством индикатора уровня бодрствования;
- возможность поддержания уровня бодрствования водителя путем светового и звукового сигналов «Тревога» и побуждения его к активным действиям. Например, нажатие кнопки подтверждения бдительности и т.п.;
- включение тормозной системы и глушение двигателя в случае засыпания водителя.

3. EBS фирмы «Wabco» с высокоэффективными дисковыми тормозами на всех осях автопоезда, обеспечивающие:

- функции ABS/ASR и ограничение скорости; повышение тормозной эффективности до 30% за счет повышения быстродействия тормозного привода;
- повышение производительности автопоезда за счет возможности увеличения безопасной скорости движения на 2 – 3%;
- равномерное распределение тормозного усилия и снижение динамических нагрузок в звеньях автопоезда;
- равномерный износ и повышенную ходимость тормозных накладок;
- автоматическую диагностику и энергонезависимое хранение информации об отказах системы при отключении питания;
- контроль пробега прицепного звена;
- упрощение монтажа и контроля при сборке, надежность и снижение затрат при эксплуатации;
- сокращение износа шин;
- совместную работу с EDC двигателя по интерфейсу CAN в режимах ASR, TempoSet, Tempomat (Cruise Control).

4. Интегрированная электронная система управления подвеской тягача и прицепного звена, которая обеспечивает:

- дистанционное (из кабины или с помощью выносного пульта) управление изменением высоты шасси тягача и прицепного звена, что упрощает процесс погрузки – разгрузки (платформа может быть поднята, опущена или установлена в наклонной плоскости) и процесс присоединения прицепного звена к тягачу;
- возможность подъема/опускания дополнительной оси прицепного звена и автоматического обеспечения «помощи при трогании» в режиме ASR;
- автоматическую установку заданного «транспортного» положения при начале движения и автоматическое поддержание постоянной высоты платформы в процессе движения и при погрузке – разгрузке;
- повышение устойчивости, а следовательно, безопасности за счет уменьшения возможности отрыва колеса от дороги и автоматического «приседания» (снижение центра тяжести) автопоезда при движении на высоких скоростях. Например, выше 60 км/ч;
- автоматический контроль исправности элементов подвески и снижение затрат на техническое обслуживание и ремонт;
- дорожный комфорт и сохранность (от повреждения) груза, так как подвеска практически не передает раме динамические колебания от колес и предотвращает «клевок» и смещение груза при торможении.

На начало 2002 г. имеется более 10 тыс. единиц таких автопоездов в Латвии и Белоруссии, несколько больше в Литве. В Польше парк таких транспортных средств почти в два раза больше – 20 тыс. единиц, столько же в Болгарии. В 2005 г. национальная холдинговая компания «Узнефтегаз» по тендеру закупила 30 единиц таких тягачей для перевозки нефтепродукции через высокогорный перевал «Камчи». В других отраслях Узбекистана их имеются не более 20, тогда как Республики Узбекистан по своей территории и экономическом потенциале превосходит Латвию, Белоруссию и Литву единиц

3. Экологические требования

В интересах настоящего и будущих поколений людей земного шара необходимо обеспечивать эффективное использование и воспроизводство природных ресурсов, бережно пользоваться ими, охранять окружающую среду от загрязнения и других воздействий, вести производство на базе безотходных технологий как главного направления сохранности природной среды.

Особую актуальность приобретает эта проблема в связи с интенсивной автомобилизацией всех регионов земного шара. Она связана со значительным потреблением топлива – энергетических ресурсов, загрязняющих воздушную среду вредными веществами, содержащимися в отработанных газах. Численность автомобилей в мире непрерывно возрастает, в связи с чем появляются проблемы, связанные с сохранением чистого воздушного бассейна, предотвращением от дальнейшего его загрязнения отработавшими газами (ОГ) автомобилей. Последние оказывают опасное токсическое воздействие на развитие животного и растительного мира, а также угрожает здоровью человека.

Отработавшие газы автомобильных двигателей содержат преимущественно такие токсичные компоненты как окись углерода (CO), несгоревшие углеводороды (CH) и окислы азота (NO_x). Эти газы выбрасываются двигателями в окружающую атмосферу. Отработавшие газы разбавляются также побочными продуктами горения, которые хотя и присутствуют в небольших количествах, но в силу своей активности представляют серьезную опасность для живых организмов. В поршневых двигателях внутреннего сгорания часть газов по неплотности поршневых колец проникают из цилиндров в картер двигателя. Смешиваясь в нем с парами смазочного масла, они образуют картерные газы (КГ) – второй источник выбросов токсичных веществ автомобилями. Третий источник – топливные испарения (ТИ), поступающие в воздушную среду из топливных баков, карбюраторов, системы питания двигателей. Они состоят из углеводородов топлива различного состава.

По данным Агентства по защите окружающей среды США, в городских районах, где проживает больше половины населения страны, на легковые и грузовые автомобили, автобусы приходится 85-87% выбросов CO , 55-75% CH и 48-63% NO_x и они представляют непосредственную опасность для здоровья людей.

Так, окись углерода, поступая в атмосферу, сохраняется почти четыре месяца. Нормальная для атмосферного воздуха концентрация окиси углерода для растительности практически безвредна. Поступая же в организм, человека и соединяясь с гемоглобином крови, окись углерода дает устойчивое соединение – карбоксингемоглабин, затрудняющий процесс газообмена клеток. Это приводит к кислородному голоданию, в результате чего нарушается работа центральной нервной системы и возможна потеря сознания. Наибольшей опасностью отравления окисью углерода подвергаются лица, находящиеся в закрытых и плохо вентилируемом помещении. Особенно вредно находиться в негерметичной кабине автомобиля, куда поступают ОГ двигателя. Отравление окисями азота вначале имеет скрытый характер: человек может удовлетворительно чувствовать себя, работая на воздухе, даже содержащем опасные их концентрации, но впоследствии тяжело заболевает. На организм человека в основном действуют не окислы азота, а азотная и азотистая кислоты. Они образуются непосредственно в дыхательных путях человека при соединении их с водой. Раздражаются слизистые оболочки глаз, носа и рта.

По характеру воздействия на организм человека известны принципиально различные группы углеводородов: раздражающие и канцерогенные. Соединения первой группы оказывают наркотические воздействия на центральную нервную систему и раздражают слизистые оболочки. Наибольшую опасность для человека представляют углеводородные соединения канцерогенной группы. Попадая в организм человека, в его дыхательные пути, постепенно накапливаются до критических концентраций и стимулируют образование злокачественных опухолей.

В настоящее время Комитетом внутреннего транспорта ЕЭК и конструкторами автомобильной промышленности развитых стран мира (США

и стран Европы) ведутся работы, направленные на борьбу с загрязнением воздуха, одной из наиболее острых проблем современности. Загрязненная токсичными веществами атмосфера наносит огромный социально – экономический ущерб любому государству.

Каждое автотранспортное предприятие и каждый владелец автотранспортных средств обязаны охранять окружающую среду от загрязнения и другими вредными веществами, добиваться снижения токсичности ОГ автомобилей в эксплуатационных условиях. Это станет главным направлением сохранения чистоты природной среды в данной отрасли. Для снижения токсичности ОГ автомобилей в эксплуатационных условиях, прежде всего, необходимо установить причины повышенного содержания этих веществ в ОГ, затем правильно организовать режим дорожного движения. Не менее важно соблюдать необходимый температурный режим работы автомобиля, особенно его двигателя. Большую помощь в сохранении чистоты атмосферы может оказать способ контроля и диагностирования двигателя по показателям токсичности, организация участков по техническому обслуживанию и регулировке системы питания автомобильных двигателей.

В целях защиты окружающей среды от загрязнении продуктами сгорания топлива во многих промышленно развитых странах Европы и США введены законы, ограничивающие допустимое содержание токсичных веществ в отработанных газах. С каждым годом эти законодательные нормы становятся все более жесткими.

Фактическое и нормативное содержание вредных веществ в ОГ автомобилей по международным требованиям (Правила ЕС) приведены в табл. 17.

Таблица 17

Ограничения токсичности отработанных газов дизельных двигателей

	CO, г/кВтч	CH _x , г/кВтч	NO _x , г/кВтч	PM, г/кВтч
Правило R-49.00(1982г.)	14,0	3,5	18,0	-
Правило R-49.01(1986-1990)	11,2	2,5	14,4	-
Евро1 (1994г.)	4,5	1,1	8,0	0,36
Евро2 (1996г.)	4,0	1,1	7,0	0,15
Евро 3 (2000 г.)	2,0	0,6	5,0	0,1
Евро 4 (01.10.2005г.)	1,5		3,5	0,02
ОСТ 37.001.23-81, ГОСТ 17.2.2.01-81	9,5	3,4	18,35	0,8
КамАЗ (фактич.)	3,5-9	2-4	13-18	0,5-1,0
МАЗ (фактич.)	9,5	3,4	18,35	0,8

Евро МАЗ-АТ98 с двигателем фирмы MAN и ЯМЗ7511 обеспечивают соответствие требованиям Евро – 1 и Евро – 2, а использование на нём двигателей типа Detroit Diesel и Cummins – требованиям Евро – 3.

Переход к модифицированному правилу 49, известному как «Евро – 2», осуществлен с 1996 г., а к «Евро – 3» осуществляется с 1998 г.

По данным журнала АТ (№2, 2000 г.), в США, начиная с 2004 г., будут введены новые, еще более жесточенные стандарты по содержанию вредных веществ в отработанных газах для грузовых автомобилей и пикапов. Так, например, содержание окиси азота ограничивается в пределах 0,4 г на 1,5 тыс. км пробега. Для легковых автомобилей они ограничены пределом 0,07 г на такой же пробег. В промышленно развитых странах мира введены в действие нормы токсичности Евро – 3.

В рамках программы ЕС по улучшению состояния и защиты окружающей среды в результате совместной работы с автомобильной промышленностью еще раньше утверждены директивы как в отношении норм токсичности отработавших газов для легковых и легких грузовых автомобилей, так в отношении улучшения качества топлива.

При принятии новых норм были высказаны многочисленные пожелания, которые, однако, не все были учтены. Так, высказались за введение жестких ограничений предельного содержания диоксида азота в отработанных газах и установку каталитических нейтрализаторов уже в 2005 г., а не 2008 г., налоговых льгот для оборудования старых автомобилей новыми нейтрализаторами. С 2005г. устанавливаются очень жесткие нормы содержания твердых частиц, которые могут быть выполнены только за счет установки ловушек для этих частиц.

С применением новых способов по нейтрализации токсичных выбросов на новых автомобилях их стоимость, по оценки экспертов, возрастет, вероятно, на 1 – 4%.

В одном из Американских штатов в настоящее время проходит испытание автобуса, двигатель которого работает на соевом масле. ОГ двигателя в этом случае содержат на 75% меньше двуокиси углерода, содержание соединений серы, сажи и других токсичных компонентов также ниже по сравнению с количеством таких выбросов в обычном случае. Преимуществом также является низкая стоимость соевого масла.

В промышленно развитых странах мира работают над созданием двигателей, отвечающих нормативным требованиям Евро – 6.

С 1997 г. Россия стала членом Европейской Конференции Министров Транспорта, в связи с чем стало возможным получение многоразовых квот для «зеленых» (то есть отвечающих экологическим требованиям) автомобилей. Таким образом, налицо выгоды их использования: возможность получения многоразовых квот и снижение стоимости виньеток (оплаты проезда по дорожным магистралям).

Для получения разового разрешения и разрешения в рамках квот ЕКМТ на выполнение перевозок «зеленым» автомобилем обязательно должен быть сертификат на автомобиль, который должен соответствовать техническим требованиям, содержащимся на обратной стороне разрешения.

Для получения разрешения на выполнение перевозок «очень зеленым и безопасным» автомобилем надо иметь сертификат соответствия нормам выхлопа и шумового давления и сертификат соответствия техническим требованиям

Сертификат на «зеленый» и «очень зеленый» автомобиль выдает завод – изготовитель или его представитель и он действует, пока показатели соответствуют указанным выше требованиям.

В процессе эксплуатации имеют место изменения экологических показателей транспортных средств, указанных заводом – изготовителем. В таких случаях транспортные средства подвергаются техническим воздействиям. После проведения технических воздействий на транспортные средства перевозчиков из России и некоторых других стран СНГ сертификат соответствия техническим требованиям, который действует 12 месяцев, выдает специальное подразделение Министерства транспорта Российской Федерации.

Для отнесения грузовика к категории «зеленого» (U— Umwelt: природа) необходимо:

- соответствие нормам выхлопа Евро – 1;
- шумовое давление 78-80 дБ;
- сертификат.

Для отнесения грузовика к категории «очень зеленого» (S—Supergreen: очень зеленый) необходимо:

- соответствие нормам выхлопа Евро – 2;
- шумовое давление 78-80 дБ (правило ЕЭК ООН 51);
- соответствие 10 минимальным техническим требованиям и требованиям безопасности.

Таблица 18

Знаки соответствия грузовых АТС экологическим нормам и требованиям безопасности

Маркировка	Значение
	«Larmarm» – «Австрийский шум». Малошумное исполнение грузовика согласно правилам R-51 ЕЭК ООН. С 01.12.89 разрешается движение по дорогам Австрии ночью с 22.00 до 5.00
	«Gerauscharm». Малошумное исполнение грузовика по стандарту «Австрийский шум». Разрешается движение в особо охраняемых экологических зонах Германии
	«Green Lorry» – «Зеленый грузовик». Малошумное и экологически безопасное на уровне EURO – 1 исполнение грузовика согласно правилам R – 49 ЕЭК ООН и стандарту «Австрийский шум»
	«Greener and Safe Lorry» – «Зеленый (суперзеленый) и безопасный грузовик». Малошумное и экологически безопасное на уровне EURO – 2 исполнение грузовика согласно правилам R – 49 ЕЭК ООН и стандарту «Австрийский шум» в соответствии с дополнительными требованиями ЕКМТ к оснащению и дорожной безопасности

Минимальные технические требования состоят в следующем. Глубина протектора шин для всех автомобилей не должна быть менее 1,6 мм, а для «очень зеленых» и автобусов—2 мм. Должен иметься задний защитный бампер, для полуприцепов – боковое защитное приспособление, должны быть аварийная сигнализация, тахограф, задние опознавательные знаки. Устройство ограничения скорости не требуется при выполнении перевозок в рамках квот ЕКМТ и необходимо для «зеленых» автомобилей, совершающих двустороннюю перевозку (вне рамок ЕКМТ), и для «очень зеленых и безопасных» автомобилей. АБС и проверка параметров рулевого управления требуется только для «очень зеленых и безопасных» автомобилей.

Таблица 19

**Требования ЕКМТ к оснащению и дорожной безопасности
«Зеленых и безопасных» грузовиков**

Требование	Содержание, наличие	
	«Зеленые» АТС	«Особо зеленые и безопасные» АТС
Уровень шума	«Австрийский шум»	«Австрийский шум»
Токсичность ОГ	EURO – 1	EURO – 2
Шины	–	Остаточная высота протектора не менее 2 мм *
Тормоза	–	Наличие антиблокировочной системы (АБС)
Скорость движения	–	Наличие ограничителя скорости
Рулевое управление	–	Обеспечение соответствия индивидуальным требованиям, перечисленным в сертификате, при контроле на СТО
Оснащение	–	Противоподкатные боковые и задние приспособления (барьеры)
Подтверждение сертификата	–	Ежегодно

* Для обычных грузовиков с 1999 г. в странах ЕС установлено значение 1,6 мм.

При определении параметров приобретаемого автомобиля (при составлении спецификации продавцу) следует обращать внимание на следующие характеристики, которые относятся к числу необязательных требований:

База влияет на осевую нагрузку, которая контролируется все более строго за счет установки весовых станций.

Высота седельно-сцепного устройства влияет на высоту загруженного автопоезда. Если эта высота более 1250 мм, тогда общая высота загруженного

автопоезда может превышать предельно допустимую высоту 4 м.

Подвеска рекомендуется пневматическая, хотя это удорожает автомобиль

примерно на 1000 DM. Перевозка на транспортном средстве с рессорной подвеской оплачивается экспедиторами по меньшей ставке.

Собственная масса транспортного средства влияет на массу перевозимого груза из-за ограничения полной массы.

Коробка передач предпочтительнее автоматическая

Спойлеры позволяют экономить расход топлива.

Шины могут быть камерные и бескамерные. В настоящее время в ЕЭК ООН обсуждаются требования к шинам.

Контрольные вопросы

1. Таможенные требования к транспортным средствам, работающим при перевозке грузов и пассажиров на междугородных сообщениях
2. Требования: обязательные, необязательные и связанные с особыми условиями перевозок
3. Зависимость требований к транспортным средствам от различных условий
4. Регламентация обязательных требований. Женевское соглашение о взаимном признании обязательного утверждения
5. Весовые и габаритные ограничения транспортных средств, работающих на междугородных перевозках: нагрузка на оси; вес транспортных средств; габариты автомобиля
6. Технический контроль, сертификация, срок действия сертификата
7. Нормативные содержания вредных веществ в отработанных газах двигателя: R-49-00, R-49-01, Евро – 1, Евро – 2, Евро – 3, Евро – 4
8. Автомобиль Евро МАЗ-АТ 98
9. Квота для «зеленых» и «очень зеленых и безопасных» автомобилей и снижение стоимости виньеток, то есть оплата за проезд по дорожным магистралям
10. Отнесение автомобилей к «зеленым» и «очень зеленым и безопасным»
11. Минимальные технические требования.

Х. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ, РАБОТАЮЩИХ НА МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

Автомобильный транспорт уже давно стал основным видом транспорта большинства стран мира. Автомобиль изменил масштабы времени, в котором живет и трудится человек. Численность автопарка во всех странах увеличивается. Автомобильный транспорт по праву следует считать самым массовым видом транспорта, но, к сожалению, и самым опасным. Автомобилизация общества породила десятки проблем, самая важная из которых – безопасность дорожного движения.

Современная наука о безопасности дорожного движения рассматривает автомобиль, водителя и дорогу как звенья единого целого. Идеальное состояние отдельных звеньев комплекса «автомобиль - водитель - дорога» недостижимо: автомобиль портится, изнашивается, водитель устает, а дорога под действием окружающей среды меняет свои свойства (гололедица, влажность, трещины и др.). Жизнь показывает, что из трех звеньев водитель является наиболее важным и уязвимым. Цена допускаемых им ошибок не идет ни в какое сравнение с последствиями просчетов при простых операциях. По данным МСАТ, степень влияния фактора водителя составляет около 80%, т.е. подавляющее большинство ДТП в мире происходит из-за водителей. В данном случае речь идет не только о грубых нарушениях, допускаемых водителями, но прежде всего об их так называемых отказах, причинами которых могут быть усталость вследствие нарушения существующих норм рабочего времени, снижение внимания вследствие той же усталости.

Проблема обеспечения безопасности движения включает в себя конструирование новых, более надежных транспортных средств, улучшение дорожных условий, совершенствование правил дорожного движения, подготовку квалифицированных кадров. Надежность водителя зависит не только от его квалификации и опыта. Большое значение имеют состояние здоровья и работоспособность.

Труд водителей относится к числу наиболее напряженных видов профессиональной деятельности.

Перегрузка, усталость, нервное напряжение водителя приводит к резкому снижению внимания, скорости реакции и др. Увеличение времени управления, оправданное коммерческой необходимостью, приводит порой к необратимым последствиям. Учеными установлен ряд зависимостей, наглядно иллюстрирующих вышесказанное.*

- основная причина ДТП сегодня – это засыпание водителя за рулем;
- засыпание является особенно характерной причиной ДТП с 24.00 до 5.00 и с 12.00 до 15.00 часов;
- каждый шестой водитель, потерпевший аварию, провел за рулем более 8 часов;
- число аварий резко возрастает среди водителей, отработавших за рулем более 11 часов;

* Санкт-Петербургский гос. Инженерно-экономический академия. Международные автомобильные перевозки ч. 1. Организация труда и отдыха водителей. Учебное пособие. Под ред. Ю.С.Ахмед. В.С.Лукинского. СПб. 2000

- у 60% водителей работоспособность снижается после 3,5 часов работы (управления транспортным средством).

Труд водителя автомобиля протекает в неблагоприятных условиях внешней среды (повышенный уровень шума, вибрации и загазованность воздушной среды кабины). В связи с этим при организации труда водителей автомобилей следует уделять внимание внедрению оптимальных режимов труда и отдыха, которые обеспечили бы наиболее благоприятные условия для здоровья и повышения производительности труда.

Трудовая деятельность водителя, связанная с длительным и интенсивным психоэмоциональным перенапряжением, ограничением мышечной деятельности, неблагоприятными условиями в кабине, шумом, вибрацией при нерациональном режиме труда и отдыха, приводит не только к снижению работоспособности, но и способствует развитию заболеваний сердечно-сосудистой системы, органов пищеварения, центральной и нервной периферической системы.

В связи с этим новые задачи выдвигаются перед психогигиеной и психопрофилактикой, особенно среди профессий, содержащих экстремальные факторы, к которым относится и профессия водителя автомобиля. Только хорошо подготовленный профессионально и психологически водитель может наиболее правильно оценить различные дорожные ситуации и с максимальной быстротой выбрать наиболее правильное решение, что позволит избежать ДТП.

Существует необходимость выхода на определенный уровень оптимизации затрат времени, гарантирующий работодателю максимально возможную производительность и безотказность при прочих равных условиях.

1. Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, совершающих международные автомобильные перевозки

Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), заключенное в 1970 г., с поправками 1 и 2 (соответственно в 1983 и 1992 гг.) имеет в настоящее время 22 статьи. В статье первой (Определение) дана терминология, которая изложена нами в главе 3 учебника. В статье второй (Область применения) говорится, что настоящее Соглашение применяется на территории каждой Договаривающейся стороны по всем международным автомобильным перевозкам, совершаемым любым транспортным средством. Исключением являются транспортные средства с разрешенным максимальным весом до 3,5 т и транспортные средства, осуществляющие некоммерческие перевозки. В статье 3 говорится о возможности применения некоторых положений Соглашения к автомобильным перевозкам, совершаемым транспортными средствами государств, которые не являются договаривающимися сторонами. Четвертая статья посвящена общим принципам соблюдения предприятиями и членами экипажей режима труда и отдыха. В отношении состава экипажа следует руководствоваться предписанием, установленным национальными законодательствами. Пятая

статья (Условия, которым должны отвечать водители) посвящена требованиям к водителям по возрасту и профессиональному образованию. Они должны быть добросовестными и заслуживающими доверия, иметь достаточный опыт и квалификацию. Шестая статья (Ежедневный отдых) определяет требования к ежедневному отдыху водителя. Следующие статьи семь и восемь посвящены требованиям ежедневной, максимально недельной и двухнедельной продолжительности управления водителем, а также максимальному времени непрерывного управления. Девятая статья (Еженедельный отдых) определяет требования к еженедельному отдыху. В соответствии со второй поправкой соглашения, бывшая десятая статья (Состав экипажа) исключена. Новая редакция следующей статьи (Исключения) определяет, насколько водитель может отходить от положений Соглашения (в той мере необходимой для обеспечения безопасности дорожного движения, безопасности людей, транспортных средств или его груза, а также достижения водителем подходящего пункта остановки). Статья, посвященная личной контрольной книжке водителя в связи с внедрением контрольного устройства – тахографа исключена. Ныне одиннадцатая глава предусматривает вопросы контроля, осуществляемые предприятием, а следующая статья посвящена мерам по обеспечению проведения в жизнь Соглашения. Предпоследняя статья предусматривает переходные положения. Последние восемь статей Соглашения, под названием «Заключительные положения» определяют вопросы юридического характера, как ратификация, нотификация и др.

Вторая поправка (1992 г.) к Соглашению предусматривает требования к конструкции, проверке, установке, инспекции контрольного устройства (тахографа).

Попытки оптимизации затрат времени водителя и совершенствование режима его труда и отдыха неоднократно предпринимались как в отдельных странах, так и в международном масштабе. Так, в 1970 г. было подготовлено в рамках Международной организации труда (МОТ) и Международного союза автомобильного транспорта, при содействии ряда крупнейших психофизиологов и экспертов (в прочих аспектах проблемы), Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Соглашение вступило в силу в 1976 г., тогда его подписало 18 стран, в настоящее время – более 25. Бывший СССР присоединился к нему в 1978 г. Российская Федерация как правопреемница бывшего Союза считается участницей настоящего Соглашения. Республика Узбекистан присоединилась к этому Соглашению в начале 1999 г. К ЕСТР были приняты две поправки (1983 г., 1992 г.). Если в первой поправке рассматривался вопрос возможности установки контрольного устройства на транспортные средства, то со второй поправкой это становилось обязательным, более того, во многом менялись нормы самого соглашения.

Следует отметить, что уже в первых строках ЕСТР четко сформулированы предпосылки его создания:

- желание способствовать развитию и улучшению международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов;

- убежденность в необходимости повышения безопасности дорожного движения, регламентации условий труда водителей-международников в соответствии с принципами МОТ.

Основывается это на ряде тенденций, сложившихся в международной практике в конце 60-х годов и получивших развитие в настоящее время. Речь идет о массовой автомобилизации, характерной для конца 60-х годов, об автомобилизации грузоперевозок, о массовом развитии туризма и, как следствие, увеличении пассажирских перевозок на автомобильном транспорте, об ужесточении конкуренции в транспортной отрасли, активном развитии международного рынка транспортных услуг.

Положительные стороны вышеперечисленных явлений очевидны, тем не менее, отрицательным фактором стало резкое повышение уровня дорожно-транспортной безопасности. По данным компании Volvo (Швеция), ежегодно только на дорогах Европы погибает около тысячи водителей грузовиков, и более пяти тысяч получают серьезные травмы. Сегодня ДТП занимают первое место в мире по числу погибших и второе – по числу травмированных. Дорожная безопасность стала серьезной международной проблемой, затрагивающей самые разные сферы: медицину, экономику, социальную сферу. Основная масса пострадавших – мужчины 25–45 лет. Помимо прямых проблем, существуют еще и косвенные последствия: падение воспроизводства народонаселения, падение уровня производительности труда (в масштабах отрасли, страны и т. д.), снижение национального дохода и др.

Решение этих проблем в международной практике происходит различными способами, в том числе введением общих норм на затраты рабочего времени водителя на основании данных психофизиологов и специалистов в области организации труда и отдыха водителей. Эти нормы наиболее полно представлены в ЕСТР. Как было отмечено выше, подавляющее большинство европейских стран явились участниками Соглашения и приняли утвержденные настоящим документом нормы, распространенные на территории этих стран при осуществлении международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов. Республика Узбекистан также пользуется нормами, установленными Соглашениями ЕСТР при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Отметим, что требования ЕСТР, согласно статье 2 «Область применения» не распространяются на грузовые транспортные средства массой менее 3,5 т и автобусы вместимостью не более 9 человек, включая водителя. Все прочие транспортные средства, осуществляющие международные автомобильные перевозки по территории стран-участниц Соглашения, обязаны следовать его требованиям, даже если они зарегистрированы в стране, не подписавшей настоящий документ.

Тем не менее, на основании статьи 9 «Исключения» водитель может отходить от положений Соглашения в той мере, в какой это необходимо для обеспечения безопасности пассажиров, груза или транспортного средства, указав характер и причину отхода в регистрационном листе контрольного устройства или в своей ведомости.

Для узбекских перевозчиков особую актуальность Соглашение приобрело в связи с активизацией международных перевозок в Республики Узбекистан. Однако существует ряд внутренних специфических особенностей,

сопровождающих данный вид перевозок и существенно снижающих значимость норм Соглашения. Речь идет о несоответствии внутренних норм, которые определяются согласно предусмотренных законодательством о труде Республики Узбекистан и они не вписываются с международными нормами ЕСТР. Во внутреннем законодательстве предусмотрен суммарный учет рабочего времени, где допускаются сверхурочные работы в течении дня до 12 ч, а в течении двух дней подряд по 4 ч и в течении года 120 ч для водителя. По международному Соглашению разрешается увеличивать время пребывания в пути до 10 ч два раза в неделю. Кроме того, отсутствует механизм правовой защиты водителей, поставленных работодателями в крайне жесткие условия работы, весьма затрудняющие соблюдения оптимального режима труда и отдыха, а также отсутствует внутрифирменный трудовой аудит и реальный государственный контроль режима труда и отдыха водителей на дорогах Республики Узбекистан и т.д. Все эти проблемы предстоит решить на государственном и региональном уровнях.

2. Режим труда и отдыха водителя

Если рассматривать систему «автомобиль - водитель - дорога» с точки зрения ее надежности, то в ней отчетливо выступают два ряда закономерностей. Один из них обусловлен технической возможностью и готовностью к работе автомобиля, дороги и всех средств, обеспечивающих эту систему, а второй определяется социально-биологическими характеристиками человека-оператора, являющегося центральным звеном системы и его готовностью к выполнению рабочей программы.

Деятельность водителя относится к одной из наиболее напряженных и ответственных форм труда. Она связана с большим нервно-эмоциональным напряжением, требует постоянной устойчивости и концентрации внимания. Главной задачей рациональной организации режима труда водителей являются достижение и поддержание на протяжении всей рабочей смены высокой эффективности труда с сохранением здоровья водителя. Вопрос нормирования и распределения рабочего времени на автотранспортных предприятиях является важным фактором, признанным активно влиять на качество работы водителя.

Применяемые различные варианты организации труда водителя предусматривают суммированный учет рабочего времени с тем, чтобы продолжительность рабочего времени за рассматриваемый период по графику не превышала нормального числа рабочих часов, установленных законодательством.

Нормальная продолжительность рабочего времени водителей автомобилей, как и всех рабочих и служащих, в соответствии законодательством Республики Узбекистан установлена 40 часов в неделю. Для водителей, работающих 6 дней в неделю с одним выходным днем, продолжительность рабочего дня не может превышать 7 часов. Для водителей, работающих на пятидневной рабочей неделе с двумя выходными днями, продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать 8 часов. При работе в ночное время (22-6 ч) установленная продолжительность работы за смену сокращается на 1 ч.

Работа водителей на междугородних маршрутах значительной протяженности требует больших затрат времени. Если предусматривается пребывание водителя в автомобиле более 12 часов, то в рейс направляются два водителя. При этом такой автомобиль должен быть оборудован спальным местом для отдыха водителя.

При международных грузовых и пассажирских перевозках следует руководствоваться установленными нормативами Европейского Союза (ЕС) – наиболее авторитетного органа по международным грузовым и пассажирским автомобильным перевозкам. Правила ЕС распространяются на грузовые коммерческие перевозки подвижным составом грузоподъемностью 3,5 т и более. При пассажирских автобусных перевозках, на регулярные перевозки на расстояние более 50 км и на все нерегулярные перевозки, при условии, что они производятся автотранспортными средствами с количеством пассажирских сидений более 8 (без сидений водителя) по найму или за вознаграждение. Правило 3820 отдельных стран – участниц (например, Великобритания) автомобили с количеством пассажирских сидений до 16 от действия этих правил освобождает.

Таблица 20

ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ЕС

Максимальное время в пути	- 4,5 часа (общая или совокупная продолжительность)
Максимальное ежедневное время в пути	- 9,0 часов (10 часов 2 раза в неделю)
Максимальное время в пути за две недели	- 90 часов
Перерыв в вождении/другая работа до, по меньшей мере	- 45 мин, или отдельные перерывы по 15 мин, достигающие 45 мин, по истечении 4,5 часа общего или совокупного времени в пути
Отдых в течение суток	- 11 часов (сокращ. до 9 часов 3 раза в неделю, с последующей компенсацией до окончания следующей недели)
Отдых в течение недели	- 45 часов (сокращ. до 36 или 24 часов с последующей компенсацией «совместно» до конца следующей недели)
Неделя	- с 00.00 часов понедельника до 24.00 часов следующего воскресенья

Действие правил не распространяется на пассажирские транспортные средства, выполняющие регулярные перевозки пассажиров, на маршрутах, не превышающих 50 км. Однако страны-участницы могут распространять свои правила на данный вид деятельности по собственному желанию. Из сферы действия правил исключаются определенные виды автомобилей, например, автомобили, используемые для неотложной помощи.

Как видно из табл. 20, максимальное количество часов в пути, после которого необходим обязательный перерыв, должно составлять 4,5 часа. При

этом, указанное время может представлять собой единый промежуток времени вождения в пути или более краткие отрезки времени, в целом составляющие 4,5 часа. После итоговых 4,5 часов вождения, водитель должен сделать обязательный перерыв до того, как он продолжит дальнейший путь или заняться выполнением другой работы. Термин «вождение» означает управление транспортным средством с целью его контроля, независимо от того, находится ли оно в движении или в неподвижном состоянии с работающим двигателем.

Общее время в пути в течение дня между двумя последовательными периодами дневного отдыха не должно превышать 9 часов. Вместе с тем, разрешается увеличивать время пребывания в пути до 10 часов в течение двух последовательных дней в неделю без предоставления компенсации.

Водитель должен ежедневно отдыхать не менее 11 часов в течение каждых 24 часов.

Ежедневный отдых может быть сокращен максимум на два часа (т.е. до 9 часов) не более 3 раза в неделю. Такое сокращение времени отдыха необходимо компенсировать на следующей неделе.

Полный отдых может быть разделен на две или три части, при условии, что соблюдаются все требования, приводимые ниже:

- каждая часть отдыха должна быть продолжительностью не менее одного часа;
- последняя часть разделенного отдыха должна быть не менее 8 часов;
- общая продолжительность разделенного на части отдыха должна быть не менее 12 часов.

Полезность такого разделения рассмотрим на примере.

Водитель автобуса в дни зимних каникул учащихся школ везет группу детей из Казахстанского города Тарас (ранее Джанбул) в г.Ташкент на один день на экскурсию в зоопарк. Это довольно долгое путешествие (4 часа в одну сторону). Водитель начинает работу в 6.00. Сначала он проводит проверку автомобиля – масла, шин, фар, органов управления, от которых зависит безопасность движения и т.д. Хотя водитель и не ведет автобус, это время не может засчитываться как отдых, так как водитель не может полностью распоряжаться им по собственному желанию. Это время считается рабочим.

Отсчет периода времени в 24 часа начинается, когда водитель заступает к своим обязанностям, то есть в 6.00. Это значит, что к 6.00 завтрашнего дня он должен закончить свой ежедневный отдых продолжительностью 11 (9) часов. Таким образом, он должен закончить работу к 19 (21) часам. Время в пути составило 8 часов, поэтому время пребывания детей в зоопарке г.Ташкента ограничено 5 часами.

Водитель может свободно распоряжаться своим временем, пока дети находятся в зоопарке. Он может спать, принимать душ или гулять. Правила разделения отдыха позволяет водителю воспользоваться частью своего ежедневного отдыха раньше в течение дня и закончить более короткой частью в конце дня, что позволит ему работать до более позднего времени вечером

Если это происходит, то водитель должен иметь, по крайней мере, 8 часов разделенного отдыха (без перерыва) в конце дня. Чтобы отдохнуть в общей сложности 12 часов, он должен отдохнуть не менее 4 часов в течение дня. Если это происходит, водитель может отложить свое возвращение до 22.00 часов, на три часа позднее, чем это было бы в обычных условиях, и на один час позднее, чем это возможно при сокращенном ежедневном отдыхе.

Так как компенсация дается в тот же день—один час дополнительного отдыха, то нет необходимости в других формах компенсации, и такой схеме можно следовать каждый день во время детских зимних каникул.

Как видно, правила ЕС, не устанавливая конкретных ограничений относительно рабочего времени водителя, в течение которого он может находиться за рулем автомобиля на протяжении фиксированной недели. Однако они определяют потребность в еженедельном отдыхе по истечении не более, чем 6 дней последовательных периодов вождения в течение суток. На практике, тем не менее, водитель, имеющий шестидневный график вождения, ограничен 56 часами (4 дня по 9 часов и 2 дня по 10 часов вождения). Однако, теоретически гораздо больше количество часов водитель может проводить в пути на протяжении недели, если учитывать сокращенную продолжительность отдыха в течении дня и недели. Во многих случаях количество часов, которые водитель может проводить за рулем автомобиля на протяжении недели, определяется количеством часов, которые он провел за рулем на протяжении предыдущей недели (2 итоговых результатов, объединенных вместе не должны превышать 90 часов).

Например, если водитель управляет автобусом при перевозке пассажиров в первую неделю 48 часов, то его время вождения во второй ограничивается 42 часами.

При паромной переправе или продолжении части пути следования автобуса на железнодорожной платформе дневной отдых водителя может быть прерван один раз, чтобы позволить ему взойти на борт парома или платформу поезда. Если это сделано, оставшая часть отдыха не может быть прервана более чем на один час и должна быть продлена не менее чем на два часа. Во время обеих частей отдыха водитель должен иметь доступ к спальному месту или койке. Например, водитель ведет автобус из паромного порта Туркменбаши через Каспий в Баку. Паромная переправа от порта Туркменбаши до порта Баку занимает 8 часов. Водитель по расписанию движения прибывает в порт Туркменбаши рано. Он может прервать свой отдых один раз, то есть, начать его в порту Туркменбаши и закончить на пароме, либо начать отдых на пароме и закончить в Баку. Он не может отдыхать частями: в порту Туркменбаши, на пароме и в Баку. Чтобы воспользоваться отдыхом частично на пароме, он может следовать одному из вариантов:

- отдохнуть 5 часов в Туркменбаши и 8 часов на пароме $5+8=13$ то есть 11 часов дневного отдыха +2 часа компенсации, или
- отдохнуть 3 часа в Туркменбаши и 8 часов на пароме $3+8=11$ то есть 9 часам сокращенного дневного отдыха плюс 2 часа компенсации. Будет необходимо предоставить водителю еще 2 часа отдыха в качестве

компенсации к концу следующей недели, чтобы компенсировать сокращенный дневной отдых во время паромной переправы через Каспий.

При крайней необходимости, по обстоятельствам и с целью обеспечения безопасности людей или автобуса водитель может превысить установленные пределы рабочего времени для того, чтобы достичь безопасного места стоянки. Например, на магистрали движения образовалась пробка. Водитель вынужден переходить предел своего времени непрерывного вождения в 4,5 часа. Водитель может продолжить работу только до безопасного места стоянки, где может устроить себе перерыв или отдых, например, это может быть стоянка для грузовых автомобилей. Он не может продолжать путь до места назначения без необходимого отдыха. При таких обстоятельствах водитель должен письменно отметить причины отступления от правил на оборотной стороне своего графика движения.

Если поездка автобуса регулируется правилами ЕС, то необходимо вести записи с использованием тахографа, за одним исключением:

Если автобус используется для регулярных перевозок более 90 км протяженностью, будет достаточно расписания и графика движения. Регулярные пассажирские перевозки осуществляются через определенные интервалы по установленным маршрутам движения с заранее обозначенными остановками в промежуточных автобусных станциях или автовокзалах. График должен показывать рабочие дни отдыха и время работы, приходящиеся по графике для водителя в течение данной, прошлой и следующей недель. В графике должно быть указано имя водителя, дата его рождения и АТП прописки автобуса. График должен быть подписан оператором, водитель должен хранить его копию, а записи должны вестись, по крайней мере, 1 месяц (200).

Все же рекомендуется постоянно пользоваться тахографом, который должен быть отлажен, откалиброван и проверен.

Еженедельно водителю должен быть предоставлен отдых, продолжительность которого составляет, по меньшей мере, 45 последовательных часов. Кроме того, недельный отдых предоставляется водителю после завершения шести последовательных периодов вождения, то есть после истечения 144 часов (6x24) с момента завершения предыдущего периода отдыха. Разрешается уменьшение указанных 45 часов отдыха минимально до 36, если предоставляется на автопредприятии или на месте обычной парковки автомобиля, или минимально до 24 часов, если он предоставляется в рейсе с обязательной компенсацией до конца третьей рабочей недели эквивалентным временем отдыха.

Еженедельный отдых в выходные дни можно использовать для более длительного пребывания на свежем воздухе, для загородных прогулок, экскурсий, путешествий, рыбной ловли, охоты, занятий спортом. Общение с природой, физическая подвижность, смена впечатлений заряжают человека бодростью и снижают утомление.

Ежегодный отпуск, который предоставляется согласно графику, должен быть рационально использован для отдыха и укрепления здоровья. Во время отпуска необходимо полностью уйти от обычных занятий, изменить обстановку, набраться новых впечатлений.

И несколько слов о сне. Для сохранения высокой работоспособности

водителю необходим полноценный сон, во время которого меняется деятельность центральной нервной системы, что ведет к резкому ослаблению и почти полной бездеятельности всей скелетной мускулатуры. Частота сердечных сокращений уменьшается, артериальное давление падает, дыхание становится равномерным, значительно снижается обмен веществ. Все это благоприятствует полному отдыху организма, особенно головного мозга. Чем глубже сон, тем быстрее восстанавливается работоспособность. Физиологи утверждают, что для полноценного отдыха работоспособным водителям в возрасте 20–50 лет требуется 7–8 ч сна в сутки. Потребность в сне у людей неодинакова. Легко возбудимому человеку бывает достаточно 5 ч, а у медлительных людей эта потребность возрастает до 9 ч в сутки.

Каждый человек должен знать норму своего сна. Самое благоприятное время для него от 11–12 ч до 7–8 ч утра, так как соответствии с цикличностью биоритмов человека многие физиологические системы организма в этот период также отдыхают.

Иногда водителю приходится выполнять дальние рейсы, связанные с значительными психоэмоциональными нагрузками (незнакомый, сложный по интенсивности движения маршрут, плохие погодные условия, поломка в пути), что может привести к появлению бессонницы.

В этом случае достаточно нормализовать режим труда и отдыха и неприятные явления в связи с неполноценным сном исчезнут.

Европейское Соглашение в отношении экипажей водителей автомобилей, работающих на международных автотранспортных перевозках широко известно как ЕСТР (AETR).

Как с правилами ЕС (распоряжение ЕС 3820/85), так и в соответствии с Соглашением ЕСТР устанавливается минимальный возраст водителей, осуществляющих международные перевозки грузов:

Разрешенный вес, не превышающий 7,5 тонн, включая прицепы и полуприцепы	18 лет
Автотранспортные средства, включая прицепы и полуприцепы, максимальный разрешенный вес, превышающий 7,5 тонн	21 лет
По соглашению ЕСТР, члены экипажа, при наличии официального удостоверения о профессиональной пригодности к осуществлению международных автомобильных перевозок	18 лет

Коммерческие пассажирские перевозки по маршрутам в радиусе свыше 50 км от места приписки транспортного средства, могут осуществлять водители не моложе 21 года при наличии одного из трех условий:

- стаж работы не менее 1 года на транспортном средстве массой свыше 3,5 т;
- стаж работы не менее 1 года на пассажирских перевозках, не попадающих под действие Соглашения;
- наличие официального удостоверения о профессиональной пригодности

к международной перевозке пассажиров.

В Европейских странах требуется наличие международных водительских прав. В странах СНГ требуется наличие у водителя прав вместе с переводом на соответствующий язык или же наличие международных водительских прав. Перевод на русский язык может быть выполнен переводчиками компании «Интурист» на границе СНГ.

Продолжительность ежедневного (междусменного) отдыха вместе с перерывом для отдыха и питания должна быть не менее двойной продолжительности предшествующего отдыху рабочего дня (смены). Неиспользованные часы ежедневного отдыха суммируются и могут предоставляться в виде дополнительных свободных от работы дней в течение учетного периода. Водителям, занятым на междугородных перевозках продолжительностью более недели, предоставляется недельный отдых – минимально 24 часа, а после возвращения в гараж – 45 ч.

3. Использование тахографов и ведение записей

В соответствии с правилами ЕС №3821/85 «О регистрирующей аппаратуре на автодорожном транспорте» на всех автотранспортных средствах, общей массой 3,5 т. (включая прицепы и полуприцепы) и автобусах с числом мест более девяти (включая места водителя), осуществляющих международные перевозки, должны быть, установлены контрольные устройства – тахографы установленного образца.

Тахограф представляет собой прибор, состоящий из двух основных частей: показывающей и регистрирующей, то есть датчиков и самопишущего устройства. Показывающая часть включает в себя ряд приборов, которые порознь имеются в каждом автомобиле, но теперь объединены в одно целое: спидометр для указания скорости движения, счетчик километров (одометр): пройденного пути с точностью до 0,1 км, часы и переключатели видов деятельности водителей. На лицевом табло имеются сигнальные лампочки: одна информирует о неисправности работы, а вторая – о том, что скорость движения приближается к максимальной, на которую рассчитана запись прибора.

Откидывающееся лицевое табло показывающей части должно запирается на ключ. Если тахограф не закрыт, то запись на контрольных листках не производится, что является нарушением эксплуатации тахографа.

Указатели видов работ имеют несколько условных обозначений на табло, а именно:



- время вождения автомобиля (если такой знак на табло отсутствует, то запись вождения автомобиля производится автоматически),
- время активной работы с автомобилем, погрузки и разгрузки,
- другие периоды нахождения на рабочем месте: время ожидания, т.е. периоды, когда водители должны оставаться на своих местах в ожидании сигналов к началу или возобновлению движения или к выполнению другой работы, время, проведенное рядом с водителем или на спальном месте вторым водителем во время движения транспортного средства, - время на перерывы в работе и периоды ежедневного отдыха

Переключение указателей видов работ возложено непосредственно на водителей. Неправильное включение записи видов работ и отдыха легко читается на тахокарте.

Регистрационный листок (тахокарта) имеет форму диска с пластиковым покрытием. В центре диска имеется профилированное отверстие – ключ для установки в прибор. Ключ дает возможность согласовать время по часовым шкалам на диске со временем на часах прибора. Поэтому при эксплуатации тахографа водитель выполняет перевозку по времени места приписки автомобиля, независимо от маршрута с разными часовыми поясами.

С помощью тахографов на тахограммах автоматически записываются следующие показатели движения автомобиля (автопоезда) и деятельность экипажа: время и продолжительность движения и остановок, мгновенная скорость движения, путь, пройденный за любой промежуток времени, продолжительность управления первым и вторым водителями. В странах участниках соглашения ЕСТР допускают либо использование тахографа, либо ведение журнала индивидуальной записи. Одним из основных отличий между использованием тахографа – контролирующего продолжительность рабочего дня водителей и обязывающего водителей вести запись параметров вождения является то, что контроль продолжительности рабочего дня водителей осуществляется еженедельно, тогда, как запись рабочего дня должна вестись ежедневно.

Если автобус оснащен тахографом, который может записывать информацию одновременно на двух диаграммах (имеется два переключателя режимов), существует специальное послабление для правил о ежедневном отдыхе. Все остальные виды ограничения остаются неизменными.

На автомобиле могут работать два водителя. Первый водитель водит 4,5 часа, пока второй отдыхает. Затем они меняются и без остановок продолжают движение автобуса. Через 4,5 часа они снова меняются. Процесс повторяется. Такая практика возможна, так как разрешается проводить 45-минутный перерыв в движущемся автобусе или поезде (пароме). Каждый из них может вести автобус в течение максимум 10 часов, таким образом, автобус может продолжать движение в течение 20 часов.

В данном случае изменяется правило о ежедневном отдыхе. Каждый водитель должен отдыхать 8 часов из каждых 30. В течение такого ежедневного отдыха автобус должен оставаться неподвижным. Отдых может проводиться в автобусе, если в нем имеется спальное место.

Это позволяет водителю также проводить по два часа за другой работой.

Занесение показаний на тахограф должно производиться ежедневно на автомобилях, работающих на автомагистралях общего пользования. Диск тахографа позволяет ведение непрерывной записи на протяжении 24 часов минимально.

Тахографы, установленные на автотранспортных средства, и регистрационные листы должны отвечать требованиям ЕСТР и иметь знак официального утверждения, например: . Все устаревшие модели (семисуточные) или не имеющие знака утверждения к эксплуатации не допускаются.

Члены экипажей автотранспортных средств должны обеспечивать правильную эксплуатацию тахографов, а в случае поломки производить их ремонт в кратчайшие сроки на станциях обслуживания. В случае неисправности тахографа водители должны от руки вносить в тахокарту сведения о видах деятельности в процессе перевозки.

Периодичность проверки правильной работы тахографа производится *не реже одного раза в два года*, а полная калибровка показателей прибора — *один раз в шесть лет* на станциях технического обслуживания. После проверки устанавливается табличка, где записано: кем и когда проведена проверка. Табличка пломбируется или выполняется несъемной.

Наиболее известны Европейские фирмы, выпускающие тахографы «Mannesmann Kienzle» (Германия), «Veeder-Root» (Англия) и «Smiths» (Франция). Предпочтение при выборе тахографа надо отдать дисковому, суточному, автоматическому или электронному контрольному устройству. Если при международной перевозке работает экипаж водителей, то тахограф должен быть двухкасетный, поскольку контрольное устройство должно обеспечивать регистрацию видов деятельности водителей одновременно на двух отдельных листах.

При установке тахокарты водитель обязан заполнить центральную часть



- фамилию, имя, отчество;



- пункт отправления;

...20...

- дату установки тахокарты;

№

- регистрационный номер автомобиля;



- начальные показатели счетчика пробега.

При смене тахокарты водитель обязан дополнить запись в центральной части:

- пункт прибытия;
- конечное показание счетчика пробега,
- дату снятия тахокарты;
- пробег за период работы этой тахокарты.

Заполнение тахокарты должно производиться аккуратно и разборчиво. Центральная незаполненная часть делает тахокарту недействительной даже при правильной эксплуатации.

Остальная поверхность тахокарты предназначена для обязательной регистрации трех основных параметров: скорости автомобиля, видов деятельности водителя и пути, пройденного автомобилем.

На тахокарте имеются две шкалы времени по 24 часа. Цена одного деления — 5 минут. Между этими шкалами расположено поле записи скорости движения автомобиля в виде ряда концентрических окружностей через 20 км/ч. Поле записи пути, пройденного автомобилем, расположено по периферии центрального поля. Запись производится в виде «линии-пилы», где расстояние

между соседними вершинами равно пути длиной в 10 км. Расстояние между противоположными пиками – 5 км. Запись видов деятельности водителя может производиться раздельно в соответствующей окружности, обозначенной условным знаком, или на одной окружности, но тогда каждый вид деятельности обозначается линиями разной толщины. Здесь же имеется образец толщин линий, соответствующих определенному виду работы.

На обратной стороне тахокарты изображена сетка суточной работы водителя, которую он заполняет вручную, если тахограф вышел из строя или водитель не имеет доступа к автомобилю. В центральной части располагаются строки, которые заполняет водитель при смене автомобиля.

Направляясь в международную поездку, водитель должен иметь необходимое количество тахокарт на весь маршрут, а также регистрационные листки за текущую неделю и за последний день, предшествующий недельному отдыху.

Помятые, поврежденные тахокарты, так же как тахокарты, на которых запись превышает 24 часа, считаются недействительными.

Соответствие тахокарт контрольному устройству определяется по знаку утверждения  на тахографе и тахокарте, а также маркой фирмы, их выпускающей.

На рис. 4 и 5 приведены примеры записи и заполнения тахокарты в процессе международной перевозки.

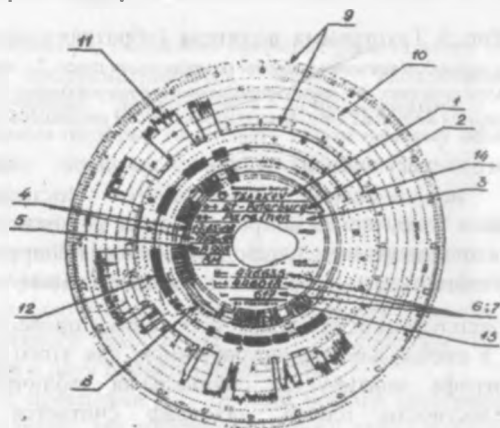


Рис. 4. Тахограмма водителя:

1–7 – пункты центральной части карты, которые заполняет водитель при установке и снятии тахокарты, 8 – образцы записи видов деятельности водителя, 9 – внешние и внутренние шкалы времени, 10 – поле записи скорости движения автомобиля, 11 – записи скорости движения автомобиля, 12 – записи видов деятельности водителя, 13 – запись пути, пройденного автомобилем, 14 – момент снятия тахокарты

Контрольные листки водитель должен сохранять не более 21 дня, а фирма-перевозчик должна хранить их в течение года.

Расшифровка тахокарт производится вручную или с помощью специальных считывающих приставок к ЭВМ. Расшифровка тахокарт позволяет оценить:

- законопослушность водителя и стиль вождения автомобиля;
- использование рабочего времени водителя;
- загруженность трасс в течение суток;
- затраты на перевозку;
- причины ДТП и установить степень ответственности водителей.

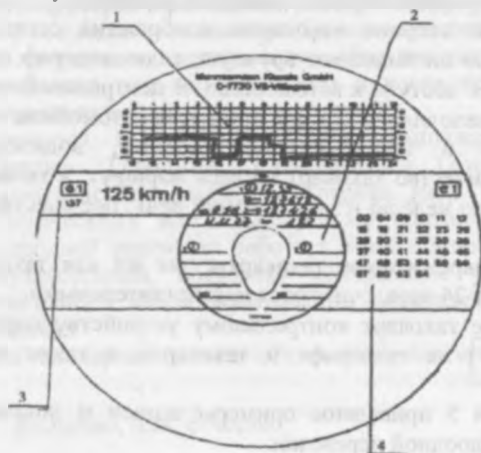


Рис. 5. Тахограмма водителя (обратная сторона):

1 – поле записи периодов времени работы и отдыха от руки; 2 – поле записи при замене автотранспортного средства; 3 – знак официального утверждения; 4 – знаки утверждения тахографов, для которых эти дискограммные диски разрешены к применению

Кроме того, регулярный анализ тахокарт позволяет повысить эффективность использования подвижного состава, решить ряд организационных и технических вопросов, чтобы улучшить эксплуатационные показатели при выполнении международных автотранспортных перевозок.

4. Установка, калибровка и пломбирование тахографа*

До начала эксплуатации тахографа необходимо провести его калибровку и пломбирование в специально предназначенном для этого центре. В процессе установки тахографа монтируется специальная табличка и, при условии сохранения целостности пломб, тахограф считается соответствующим необходимым требованиям.

При установке тахографа необходимо, чтобы автомобиль был порожним, шины должны быть соответствующим образом накачены. Калибровка прибора включает в себе проверку точности его работы при регистрации пройденного расстояния, скорости, времени движения и остановок. Центры калибровки должны быть оснащены «бегущей» дорожкой-испытательным стендом для проверки правильности записи перечисленных выше параметров работы. Выяснив степень точности полученных записей при проведении начального теста, ответственные работники Центра устанавливают

* При калибровке тахографа в соответствии с требованиями тахокарты необходимо использовать тахокарты, соответствующие требованиям ЕУ (тахокарты ЕУ не обязательны в США, Великобритании, Ирландии, Греции).

табличку, свидетельствующую о приемке прибора. Табличку устанавливают на приборе (или рядом с ним), после чего пломбируют всю установку для предотвращения нелегального вмешательства в работу прибора.

Пломбированию подлежат следующие части:

- 1) табличка, которая крепится на автомобиль при установке тахографа;
- 2) границы крепления записывающего устройства на автомобиль;
- 3) адаптер и место его подключения к сети;
- 4) коммутационная аппаратура автомобиля с двумя или более передаточными устройствами;
- 5) граница соединения адаптера и коммутационной аппаратуры с другими частями установки;
- 6) корпус прибора, предотвращающий нелегальный доступ к его внутренним частям.

Правилами предусматривается сохранение целостности пломб, которые, согласно пунктам 2, 3 и 5, могут быть удалены при чрезвычайных обстоятельствах, о чем должна быть письменная запись, которая объясняет причины снятия. Такая запись подлежит предъявлению, проверяющему по первому требованию. В случае удаления пломбы, автомобиль должен быть доставлен в тахографический центр для повторного пломбирования.

Обязанностью оператора автотранспортного средства и водителей является обеспечение должного функционирования прибора и надзор за сохранностью пломб.

После установки прибора, подлежит проверке работа всего оборудования. Такая же проверка предусматривается после выполнения ремонтных воздействий. По истечению двухлетнего использования, тахограф в обязательном порядке подлежит техническому осмотру, а через 6 лет использования должна проводиться тщательная проверка и повторная калибровка.

Двухгодичные техосмотры представляет собой проверку точности работы тахографа без повторной калибровки. Если автотранспортное средство соответствует всем предъявленным требованиям, тахографический центр прикрепляет на внутреннюю сторону крышки тахографа табличку с отметкой о прохождении двухгодичного техосмотра. Табличка содержит кодовый номер тахографического центра и дату проведения осмотра.

В соответствии с правилами ЕС, полный осмотр тахографа автомобиля проводится один раз в шесть лет и включает в себя также полную калибровку тахографической системы для проверки допустимых отклонений в работе прибора в процессе его эксплуатации. Ответственные работники тахографического центра при этом снимают всю установку, а также установочные таблички, свидетельствующие о проведении двухлетнего осмотра, после чего прикрепляют новую установочную табличку. Табличка о проведении полного осмотра, помимо представления информации о дате его проведения и номере пломбирования, указывает на характерный показатель автомобиля, количество оборотов колес за километр с учетом установки шин.

при проведении полной калибровки. Последующая установка шин других размеров влияет на точность показаний тахографа

Точность работы оборудования. Правилами ЕС устанавливаются конкретные допустимые отклонения в работе оборудования на всех этапах: на испытательном стенде до установки, в процессе установки и в процессе эксплуатации для таких параметров, как пройденное расстояние, скорость и время движения. Максимальное отклонение в работе прибора предусмотрено правилами для визуальных индикаторов и записывающего устройства.

Существует три вида отклонений в работе прибора

При проведении стендовых испытаний:

- Расстояние - $\pm 1\%$ от пробега, который равен приблизительно 1 км;
- скорость - ± 3 км/час от фактической скорости;
- время - ± 2 минуты в день, при макс. 10 минут за 7 дней в случае, когда время эксплуатации часов после установки не менее указанного периода.

При установке:

- расстояние - $\pm 2\%$ от фактического расстояния, которое составляет примерно 1 км;
- скорость - ± 4 км/час от реальной скорости;
- время - ± 2 минуты в день или 10 минут за 7 дней

В эксплуатации:

- расстояние - $\pm 4\%$ от фактического расстояния, где оно равно прил. 1 км;
- скорость - ± 6 км/час от фактической скорости;
- время - ± 2 минуты в день или 10 минут за 7 дней.

В случае поломки или неисправностей в работе оборудования, дефект должен быть устранен сразу же после возвращения автомобиля на базу. Если возвращение в течение недели с момента обнаружения неисправности маловероятно, ремонтные работы должны быть выполнены в пути.

Если причиной неисправности стало повреждение вала привода тахографа, но, несмотря на это, часы продолжают работать и, следовательно, диск продолжает вращаться, то при правильном обращении селекторной кнопки будет продолжаться запись параметров с помощью пера самописца. Однако приборы, записывающие показания скорости и расстояния, будут выдавать круговую развертку при нулевой скорости, и оставаться в фиксированном положении в зоне регистрации пройденного расстояния. В подобных случаях тахограф может быть использован для подготовки «ручных» записей, поскольку данный способ может представить такое же количество информации, как и любая другая форма «ручной» записи.

Если перья-самописцы точно регистрируют движения автомобиля, а устройства, записывающие скорость движения и пройденное расстояние, остаются на нулевой отметке, хотя известно, что автомобиль находился в движении, наиболее вероятной причиной сбоя является повреждение кабеля.

При нарушении целостности любой из установочных пломб, необходимо провести рекалибровку тахографа, после которой производимые приборами

самописцами записи будут считаться законными. Однако, в некоторых случаях, если специалисты станции калибровки будут удовлетворены состоянием механизма тахографа и придут к мнению, что пломба не была повреждена, а могла нарушиться по естественным причинам (к примеру, вследствие его состояния), специалисты станции могут заменить пломбу без проведения полной процедуры рекалибровки

Контрольные вопросы

1. Автомобилизация общества и безопасность дорожного движения
2. Степень влияния водителя на ДТП в мире
3. Труд водителей. Перегрузка, усталость и другие факторы, снижающие его внимание и быстроту реакции
4. Оптимизация затрат времени водителя за рулем
5. Соглашение ЕСТР
6. Основные правила ЕС по режиму труда и отдыха водителей
7. Отдых водителя в течение суток, недели и за две недели
8. Минимальный возраст водителей, работающих в международных сообщениях
9. Использование тахографов
10. Тахокарта
11. Периодичность проверки работы тахографа
12. Установка, калибровка и пломбирование тахографа

XI. ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

1. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП)

Организация международной автомобильной перевозки пассажиров и их багажа осуществляется в соответствии с нормативными документами и соглашением об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок автобусами между договаривающимися странами.

Разработкой нормативных документов, регламентирующих международные автобусные перевозки пассажиров, в течение многих лет занимается Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК) ООН.

Подготовленная КВТ Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) с учетом предложений Международного (Римского) института частного права открыта для подписания государствами мира.

Следует отметить, что положение Конвенции КВТ в договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа, в Соглашении об общих условиях выполнения международных пассажирских перевозок автобусами в значительной своей части идентичны.

В соответствии с разработанными КВТ нормативными документами и соглашением об общих условиях международной перевозкой пассажиров автобусами считается перевозка, которая осуществляется по меньшей мере с пересечением одной государственной границы между соседними странами.

Разновидностями международной перевозки пассажиров являются регулярная, маятниковая, нерегулярная и собственная.

Регулярной считается перевозка пассажиров на автобусной линии, выполняемая согласно заранее опубликованным условиям, тарифу и расписанию движения автобусов на маршруте, когда пассажиры садятся и выходят на предварительно определенных остановочных пунктах, а движение автобусов осуществляется через определенные интервалы.

Маятниковой называется перевозка нескольких групп пассажиров в определенные сроки с территории одного государства к месту временного пребывания на территории другого государства и, следовательно, перевозка тех же пассажиров обратно в государство их первоначального отъезда. При маятниковой системе перевозки первый рейс «обратно» и последний рейс «туда» в основном являются порожними.

Нерегулярной оказывается каждая международная перевозка пассажиров, не попадающая под определения «регулярной» или «маятниковой». Сюда относятся перевозки пассажиров на экскурсии, туры и перевозки по частному найму.

Собственные – это перевозки, выполняемые на не коммерческой основе, без цели получения прибыли, организациями, для которых транспортные операции являются вспомогательной деятельностью и на которую

используются автобусы, принадлежащие этим организациям или арендуемые у перевозчиков.

Регулярные международные перевозки пассажиров должны осуществляться с наличием разрешения каждой страны, через которых они проходят, а также с разрешением стран отправления и прибытия. Вне стран ЕС необходимо получить разрешение компетентных органов от каждой из стран, через которые будет осуществляться перевозка. В транспортном средстве должны быть заверенные копии (фотокопии) разрешения с указанием срока его действия как для рейсов в странах ЕС, так и для рейсов в странах, не являющихся членами ЕС, на основании которого производится перевозка.

Международные перевозки пассажиров выполняются по дорогам и через автомобильные пограничные переходы, которые открыты для международного автомобильного сообщения и только перевозчиками и автобусами, зарегистрированными на территории одной из договаривающихся сторон.

Для выполнения регулярных международных перевозок пассажиров требуется разрешение от компетентных органов стран, по территории которых проходит автобусный маршрут. Для получения такого разрешения перевозчик должен представить через компетентный орган своей страны компетентным органам других стран заявку, где указать:

- свое наименование и местонахождение; маршрут движения автобусов, пункты автомобильного перехода государственных границ, перечень остановок для посадки и высадки пассажиров;
- места остановок автобусов для питания пассажиров, их отдыха, ночлега, экскурсий и т.д.;
- срок (сроки) выполнения перевозок на регулярной линии: расписание движения автобусов к месту остановок, а также к пунктам, где производится пограничный и таможенный контроль;
- тарифную плату за перевозку пассажиров и багажа в валюте тех государств, на территории которых производится посадка и высадка пассажиров;
- особые условия выполнения перевозки пассажиров; дата начала и окончания эксплуатации автобусной линии; обоснование целесообразности эксплуатации автобусной линии.

Подача заявки служит одновременно подтверждением того, что перевозчик уполномочен выполнять международные автобусные перевозки пассажиров.

Компетентные органы стран, получившие заявку, выдают разрешение или отказывают в такой выдаче в возможно короткий срок, однако не свыше двух месяцев со дня получения заявки.

Законодательство ЕС указывает на следующие причины, в соответствии с которыми по заявлениям может быть вынесено отрицательное решение:

- заявитель не способен осуществлять такие услуги, на которые подано заявление, так как его оборудование не является для этого подходящим;

- заявитель в прошлом совершил серьезные нарушения правил безопасности движения, в частности, в отношении стандартов автомобилей или продолжительности времени работы водителя, или нарушения условий, связанных с предыдущим разрешением;
- в случае заявления на продление разрешения — если условия первоначального разрешения не соблюдались;
- если можно доказать, что на такую услугу уже получено разрешение, или имеются услуги железнодорожного транспорта;
- если можно доказать, что целью оказания услуг является только наиболее выгодный сектор существующей услуги.

Разрешение на выполнение регулярных международных автобусных перевозок должно содержать:

- наименование и местонахождение перевозчика;
- наименование регулярной автобусной линии;
- указание трассы автобусной линии на территории страны, выдавшей разрешение;
- срок (сроки) выполнения перевозки и расписание движения автобусов;
- тарифную плату за перевозку пассажиров и багажа в случае, если на территории страны, выдавшей разрешение, предусмотрены остановки для посадки и высадки пассажиров;
- обязанность перевозчика выполнять перевозки в соответствии с положениями нормативных документов и особыми условиями, указанными в разрешении;
- срок действия разрешения;
- дата начала эксплуатации автобусной линии.

Разрешение является действительным лишь на участке маршрута, проходящего по территории страны, выдавшей его.

Перевозчик, выполняющий международные перевозки на автобусной линии, обязан опубликовать, по крайней мере, за две недели до открытия линии, условия перевозки, тариф и расписание движения автобусов во всех государствах, на территории которых находятся остановки для посадки и высадки пассажиров. Информация должна быть опубликована в каждом государстве, по территории которого проходит автобусная линия, на языке и в соответствии с порядком, принятым в этом государстве. Прекращение или ограничение по инициативе перевозчика перевозок на регулярной автобусной линии может иметь место лишь при условии уведомления о таком решении компетентных органов стран, по территории которых проходит эта линия, по меньшей мере за 30 дней и после публикации об этом в указанном выше порядке.

Многие международные автобусные линии эксплуатируются двумя и более перевозчиками, находящимися на территории разных стран. Взаимоотношения между ними, включая распределение расходов и доходов, регулируются договорами, заключенными до подачи заявки на открытие автобусной линии.

На выполнение международной маятниковой автобусной перевозки, требуется также разрешение следующего содержания: наименование и местонахождение перевозчика; наименование пунктов, между которыми разрешается движение автобусов при выполнении маятниковой перевозки; пунктов пересечения государственных границ на маршруте перевозки; число рейсов, которое перевозчик имеет право выполнить на основании полученного разрешения; дата начала и окончания перевозки; обязательство перевозчика соблюдать требования нормативных документов и особые условия, указанные в разрешении. Для этого перевозчик в установленном порядке должен подать заявку, в которой должны быть необходимые данные.

Разрешений не требуется на выполнение нерегулярных перевозок пассажиров автобусами в случаях, если группа одного и того же состава перевозится на одном и том же автобусе; в продолжении одной поездки, начинающейся на территории страны, где зарегистрировано автотранспортное средство и заканчивающейся на территории другой страны при условии, что автобус покидает последнюю пустым.

При выполнении маятниковой и нерегулярной перевозки пассажиров водитель должен иметь их полный список.

Порядок организации перевозок туристов в международном сообщении на автобусах, как правило, устанавливается соглашениями, заключаемыми между компетентными органами договаривающихся сторон.

При выполнении международных автобусных перевозок не допускается перевозка пассажиров, пункты посадки и высадки которых находятся на территории одной и той же страны. В отдельных случаях это может происходить лишь с разрешения заинтересованных стран.

Перевозчик несет ответственность за выполнение условий договора перевозки перед пассажиром, а пассажир перед перевозчиком. Свидетельством заключения договора перевозки является документ, называемый билетом на международную перевозку автобусом, который может быть именным и на предъявителя. Билеты должны быть напечатаны на языках государств, в которых находятся начальный и конечный пункты регулярной автобусной линии. Они должны содержать указания, что при перевозке соблюдаются условия, изложенные в международных нормативных документах.

Перевозчик может принять на себя обязательства по оказанию дополнительных услуг пассажиру (питание, ночлег и т.д.). При этом их стоимость записывается на билете или оформляется иным способом.

Пассажир пользуется правом: проезда в автобусе по регулярной линии согласно билету; бесплатно (или со скидкой) провоза с собой детей, ручной клади и домашних животных с оплатой согласно тарифу; провоза багажа в специальном отсеке в автобусе за отдельную плату, предусмотренную тарифом; пользования во время поездки услугами, оплачиваемыми дополнительно.

Общий вес ручной клади не может превышать 20 кг и багажа—30кг. Пассажир может перевозить с собой лишь такую ручную кладь, которая помещается на его колених или под занимаемым им местом для сидения, на

полке или в сетке над сиденьями. Запрещается занимать ручной кладью проход в автобусе.

В автобусе не допускается перевоз ручной клади и багажа, содержащих предметы, перевоз которых запрещен законодательством государств, по территории которых выполняется перевозка и которые могут причинить вред другим пассажирам, а также вызвать порчу или загрязнение автобуса. А также запрещен перевоз воспламеняющиеся, взрывчатые, едкие, радиоактивные отравляющие вещества и предметы, вызывающие чувство отвращения огнестрельное оружие, колющие и режущие предметы без чехлов, предметы, которые из-за своего объема и формы не приспособлены к перевозке в автобусе (велосипеды, не складывающиеся детские коляски и т.п.).

Пассажир должен иметь с собой документы, позволяющие ему пересекать государственные границы во время перевозки, а также должен подчиняться таможенным, налоговым, валютным и другим административным правилам, которые относятся к нему и его багажу.

К перевозке не допускается и на ближайшей остановке может быть высажен из автобуса без возврата оплаты за проезд и перевозку своего багажа пассажир, не соблюдающий условий договора перевозки. Также может быть высажен пассажир поведение, которого является несоответствующим или тягостным для других пассажиров, который из-за своей болезни или по другим причинам может быть опасным для других пассажиров.

Перевозчик отвечает за действия и упущения своих работников или других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения перевозки, если эти лица выполняют функции, порученные им перевозчиком.

Автобусы для международных перевозок должны быть в технически исправном состоянии, иметь надлежащий внешний вид и обеспечивать пассажирам удобную поездку. Перевозить пассажиров разрешается лишь на постоянных местах для сидения. Исключение допускается при продолжительности поездки менее 2 ч.

Если автобус перевозчика одного государства во время проезда по территории другого не может по какой-либо причине продолжать движение, соответствующие органы этого государства по просьбе служебного персонала указанного автобуса оказывают за счет перевозчика необходимое содействие в организации перевозки его пассажиров в ближайший пункт, откуда имеется возможность осуществить отправку пассажиров в любом направлении.

Автобусы для международных перевозок могут управляться лишь водителями, имеющими на это разрешение, согласно внутреннему законодательству своего государства. Водители должны соблюдать правила, касающиеся допустимого времени управления автобусом (по соглашению ЕСТР), в государствах, на территории которого выполняется международная перевозка.

Служебный персонал автобуса должен иметь с собой и предъявлять по первому требованию органов контроля каждого государства, по территории которого совершается международная перевозка, страховой документ, а также путевой лист, применяемые в государстве перевозчика и оформленные таким

образом, чтобы можно было определить маршрут движения и продолжительность вождения водителем автобуса. Служебный персонал автобуса должен быть ознакомлен с соответствующими административными, паспортными, таможенными, валютными и другими правилами государств, по территории которых осуществляется перевозка и строго соблюдать их. Он предъявляет контрольным органам на государственной границе автобус и принятый к перевозке багаж.

Служебный персонал должен: быть подробно ознакомлен с маршрутом и расписанием движения автобуса на автобусной линии; знать по меньшей мере один иностранный язык в объеме, необходимом для взаимопонимания на обслуживаемой автобусной линии; знать положения нормативных документов, регламентирующих условия международных перевозок пассажиров автобусами; иметь служебную форму одежды.

Автобусы, выполняющие международные перевозки, должны быть снабжены трафаретами с наименованием маршрута, определяющими наименование перевозчика (сокращенно), конечные пункты и по возможности важнейшие промежуточные остановки на автобусной линии, указанные в расписании движения. Информация о перевозке, помещаемая внутри автобуса, должна составляться на языках государств, где находятся начальные и конечные пункты автобусной линии.

Нормативными документами регламентируется порядок решения таких вопросов, как возврат купленных билетов, возмещение убытков при потере багажа, сроки хранения багажа перевозчиком и др.

2. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа стран СНГ (КМАШ)

В связи с распадом бывшего СССР в 1997 г. в Бишкеке представители 12 государств СНГ (Азербайджана, Армении, Белоруссии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, России, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и Украины) приняли и подписали Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и их багажа.

Общие условия международных автомобильных перевозок пассажиров и багажа, включающие организацию перевозок, получение права на их осуществление, порядок страхования, пограничного, таможенного, санитарного и других видов контроля регламентируется следующими документами:

- многосторонними конвенциями и соглашениями;
- двухсторонними межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении;
- национальным законодательством Сторон.

Форма билета, багажной квитанции, формуляра разрабатывается и утверждается государственными компетентными органами в области автомобильного транспорта перевозчика и признается государственными компетентными органами в области транспорта других государств, по территории которых осуществляется перевозка.

Перевозки пассажиров и их багажа в международном сообщении могут выполняться перевозчиками, которые являются субъектами права частной, коллективной, государственной или смешанной форм собственности при наличии соответствующей лицензии, выданной в государстве регистрации автобуса.

Выдача, продление и аннулирование лицензий на выполнение международных перевозок пассажиров автомобильным транспортом осуществляются в соответствии с действующим законодательством государства – места регистрации автобусов.

Стороны поручают компетентным органам подготовить проект документа о взаимном признании лицензий.

Перевозчик при выполнении международных перевозок пассажиров и багажа руководствуется законодательством в области дорожного движения, охраны природы того государства, по территории которого осуществляется перевозка.

Порядок организации и контроля международных перевозок пассажиров и багажа определяется Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении.

Ответственность перевозчиков при международных перевозках, а так же порядок предъявления претензий и исков регламентируются Конвенцией, двусторонними (многосторонними) соглашениями о международном автомобильном сообщении, а также национальным законодательством Сторон.

Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный здоровью пассажира или ущерб его багажу во время перевозки в связи:

- со смертью, телесными повреждениями или любым другим вредом, причиненным здоровью пассажира, независимо от места и времени происшествия (во время перевозки, посадки, высадки или погрузки/выгрузки его багажа);
- с полной или частичной утерей багажа или его повреждением.

Перевозчик несет ответственность как за свои действия так и за действия других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в силу договора перевозки, когда эти лица действуют в пределах своих обязательств.

Перевозчик освобождается от ответственности за вред, причиненный пассажиру или ущерб, нанесенный его багажу, если причиной происшествия явились обстоятельства, последствия которых перевозчик, несмотря на принятые меры, не мог предвидеть и избежать, а также, если вред или ущерб возникли вследствие дефекта багажа, имеющего скоропортящиеся или запрещенные для перевозки вещества, средства или предметы.

Для снятия с себя ответственности перевозчик не может ссылаться ни на физические или психические недостатки водителя, а также ни на неисправность автобуса.

Общая сумма возмещения вреда или ущерба, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, определяется судами Сторон в соответствии с их национальным законодательством.

Перевозчик полностью освобождается или частично от ответственности, если вред или ущерб возник по вине пассажира.

Если вред или ущерб нанесен действиями или упущениями третьего лица, то перевозчик отвечает за весь вред или ущерб. При этом за ним остается право предъявить иски к этому третьему лицу.

Перевозчик не вправе ссылаться на положения Конвенции, исключаящие полностью или частично его от ответственности, если вред или ущерб причинен пассажиру, его багажу или имуществу в результате нарушения им Правил дорожного движения государства, по территории которого осуществлялась перевозка или Правил перевозок пассажиров.

Вред или ущерб исчисляется в национальной валюте государства, на территории которого он был причинен.

Пассажир имеет право предъявить претензию перевозчику в течение семи дней со дня прибытия пассажира или багажа в пункт назначения.

В случае болезни пассажира, когда он по состоянию здоровья не способен предъявить претензию, этот срок может быть продлен до его выздоровления.

По всем спорным вопросам, возникающим в связи с перевозкой пассажиров и их багажа в международном сообщении, имеется пояснение в правовых отношениях от 1996 года. Пассажир может обратиться в суды государства, на территории которого произошло событие, повлекшее вред либо ущерб. Он также может обратиться по юридическому адресу перевозчика или пассажира.

Суд не вправе требовать от граждан Сторон внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок.

Право на предъявление иска за причиненный здоровью пассажира вред, сохраняется в течение трех лет.

Срок давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен вред, узнало или должно было узнать об этом.

Право на предъявление иска в связи с полной или частичной утерей багажа или его повреждения сохраняется в течение одного года.

Срок давности исчисляется со дня прибытия транспортного средства в пункт назначения пассажира или со дня, когда оно должно было прибыть туда.

Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение срока давности до того дня, пока перевозчик в письменном виде уведомит о неудовлетворении претензии, приложив к ней соответствующие документы. В случае частичного признания предъявленной претензии течение срока давности возобновляется только в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Затраты, связанные с доказательством фактов, изложенных в претензии или с ответом на нее, а также возвращением относящихся к делу документов, несет сторона, которая ссылается на эти факты. Предъявление дальнейших претензий по тому же вопросу не прерывает срока давности, если перевозчик не соглашается их рассматривать.

Не допускаются к перевозке:

- в багаже и ручной клади взрывоопасные, отравляющие, огнеопасные, радиоактивные, химические, токсичные, озоноразрушающие вещества и изделия, содержащие наркотические, психотропные и зловонные вещества;
- багаж, загрязняющий подвижной состав, одежду пассажиров, камеры хранения и находящиеся там вещи;
- багаж, превышающий нормы по размерам и весу, установленные настоящими Правилами перевозок пассажиров, а также предметы перевозка которых запрещена законодательством государства, на территории которого она выполняется.

Для открытия маршрута регулярных перевозок пассажиров в международном сообщении перевозчику необходимо:

- согласовать с партнером из другого государства, в котором пролегает маршрут, намерения об открытии маршрута;
- направить в компетентный орган транспорта своего государства заявку с приложением следующих документов: Договора о совместной деятельности, копии лицензий на право осуществления пассажирских перевозок в международном сообщении, а также свидетельства о регистрации предприятия с его реквизитами, расписания движения на маршруте, схемы маршрута с указанием тарифов на перевозку, режима труда и отдыха водителей на маршруте.

Компетентный орган транспорта государства, в который подана заявка, направляет компетентному органу транспорта государства, по территории которого проложен маршрут, ходатайство о получении разрешения, заявки на открытие маршрута с приложением документов, обозначенных выше.

Компетентный орган транспорта государства, в который подана заявка после получения разрешений от всех государств, по территории которых проложен маршрут, выдает эти разрешения перевозчику.

Перевозчик оформляет схему маршрута и подает ее на согласование в компетентные органы транспорта государств, по территории которых пролегает маршрут.

Изменение маршрута, расписание движения и остановок, а также его закрытие производится после предварительного согласования с соответствующими компетентными органами транспорта государств, по территории которых пролегает маршрут.

Компетентные органы транспорта согласовывают с компетентными органами государств время пересечения границы автобусами регулярного сообщения и выдают пропуск для внеочередного пересечения границы.

Автобусы для международных перевозок пассажиров в регулярном сообщении оборудуются передним и боковым графаретами с наименованием начального и конечного пунктов маршрута.

Отправление и прибытие автобусов регулярного международного сообщения осуществляется с автовокзала (автостанции).

На автовокзалах (автостанциях) должна быть необходимая пассажирам информация о правилах перевозок, расписания движения автобусов, о

стоимости и условиях проезда пассажиров и перевозки багажа, услугах автовокзала, о работе других видов транспорта.

Тарифы на перевозки согласовываются перевозчиками соответствующих стран, по которым пролегают маршруты движения автобусов.

Билет должен содержать следующие основные данные:

- наименование автовокзала (автостанции) отправления и назначения;
- номер билета (обозначенный типографским способом);
- стоимость проезда;
- дату выдачи билета;
- дату и время отправления;
- номер места сидения;
- место выдачи билета;
- номер рейса.

Продажа билетов отмечается в билетно-учетном листе, который должен постоянно находиться у экипажа автобуса.

Предварительная продажа билетов на проезд, оформление и перевозку багажа осуществляется в кассах автовокзалов (автостанций) и отдельно расположенных кассах предварительной продажи билетов, имеющих средства связи с центральной диспетчерской автовокзала.

В день отправления автобусов билеты должны продаваться в кассах автовокзалов (автостанций) на начальных пунктах маршрутов, а в промежуточных пунктах — при получении информации о наличии свободных мест в автобусе.

Билет является действительным только на указанный в нем день отъезда и рейс автобуса.

Право внеочередного приобретения билетов предоставляется гражданам в соответствии с действующим законодательством государств, на территории которого производится продажа билета.

Количество пассажиров, перевозимых автобусом на международных маршрутах, не должно превышать соответствующее количество, установленное заводом-изготовителем для данной модели автобуса.

Водители (экипаж) автобуса и пассажиры, следующие на международном сообщении должны иметь надлежащим образом оформленные документы на право пересечения границы.

При пересечении границы документы пассажиры, багаж, ручная кладь, валюта и ценности должны быть оформлены в соответствии с требованиями действующих пограничного и таможенного законодательства государства, по территории которого осуществляется перевозка.

Багаж считается выданным пассажиру в том случае, если перевозчик передал его лицу, предъявившему багажную квитанцию.

Если багажная квитанция отсутствует, то перевозчик вправе передать багаж лицу, доказавшему принадлежность ему этого багажа. Если пассажир, претендует на получение багажа без квитанции, перевозчик вправе потребовать от него внесения соответствующего залога, который возвращается по истечении одного года со дня внесения.

Багаж, не востребованный по прибытии автобуса на конечный пункт, независимо от того, была ли выдана на него багажная квитанция или нет, сдается на ответственное хранение, за которое взимается плата с пассажира при получении багажа. Перевозчик может поручить хранение багажа третьему лицу, которое имеет право на получение вознаграждения за его хранение.

Порядок хранения багажа регулируется законодательством, действующим в государстве, в котором осуществляется хранение

Багаж, не доставленный пассажиру в течение четырнадцати дней со дня поступления его заявления о выдаче, считается утерянным.

Если багаж, считавшийся утерянным, найден в течение года со дня, когда пассажир потребовал его выдачу, перевозчик уведомляет об этом пассажира. В течение тридцати дней со дня получения уведомления, пассажир может потребовать доставки багажа в пункт своего отправления или в пункт назначения.

В соответствии с Правилами о международных автобусных перевозках

1) пассажир обязан:

- приобрести билет и оплатить перевозку багажа в соответствии с установленной перевозчиком стоимости поездки и провоза багажа, сдать свой багаж для размещения в багажный отсек автобуса, занимать обозначенное на билете место в автобусе, сохранять билет до конца поездки, предъявлять его контролирующим лицам;
- прибыть к месту посадки в автобус в соответствии с правилами, действующими на территории данного государства;
- соблюдать установленные правила пересечения границы государства, на территории которого осуществляется международная перевозка;
- иметь багажную квитанцию и присутствовать при таможенном осмотре багажа или другого имущества, принадлежащего ему, а также при отборе образцов веществ и материалов, которые ему принадлежат, для экспресс-анализа соответствующими контролирующими органами.

2) пассажир международного маршрута имеет право:

- перевозить с собой в автобусе бесплатно одного ребенка в возрасте до 5 лет – без предоставления отдельного места, в возрасте от 5 до 10 лет – с 50 процентной скидкой от стоимости полного билета – с предоставлением отдельного места. При перевозке двух и более детей в возрасте до 10 лет, один из них перевозится бесплатно, остальные – с 50% скидкой стоимости полного билета с предоставлением отдельного места;
- бесплатно перевозить с собой одно место ручной клади, мелких зверей и птиц в клетках, животных (собак, кошек) за плату, установленную перевозчиком, с предоставлением при посадке на перевозимых животных документов, выданных ветеринарной службой государства, из которой животное вывозится;

- получать своевременную и точную информацию о предоставляемых услугах, об условиях их предоставления и маршруте движения;
- требовать возмещения причиненного здоровью пассажира вреда или ущерба его багажу при осуществлении международной перевозки;
- требовать выполнения перевозчиками договора перевозки;
- объявлять ценность багажа при сдаче его для перевозки.

При перевозке ценных предметов в багаже, сумма их объявленной ценности должна быть определена пассажиром в национальной валюте государства-отправителя и указана в багажной квитанции. Квитанция должна быть сохранена на все время перевозки и осмотра багажа и другого имущества, которое ему принадлежит.

Пассажиру может быть отказано в перевозке:

- в случае отсутствия свободных мест;
- в случае неоформленного в таможенном отношении багажа;
- при попытке провоза багажа, запрещенного к перевозке или не соответствующего установленным нормам по номенклатуре, весу или размерам

Пассажир не вправе:

- во время движения мешать водителю или отвлекать его внимание от управления автобусом;
- открывать двери автобуса до полной его остановки;
- вносить исправления в билеты и другие проездные документы и передавать их другим пассажирам;
- перевозить багаж на сидениях;
- пользоваться аварийным оборудованием без надобности, кроме предусмотренных случаев.

Пассажир отвечает за причиненный по его вине ущерб, в том числе за повреждение или загрязнение автобуса или оборудования, принадлежащего перевозчику, а также за нарушение настоящих Правил перевозок пассажиров.

Размер возмещения определяется величиной причиненного ущерба.

3) перевозчик обязан:

- обеспечить предварительную продажу билетов пассажирам, желающим пользоваться услугами международного сообщения;
- перед поездкой ознакомить водителя со схемой маршрута и вручить ему расписание движения;
- своевременно подать автобус к месту посадки пассажиров в надлежащем техническом и санитарном состоянии;
- обеспечить пассажиру безопасную, удобную (комфортную) поездку в автобусе в соответствии с договором перевозки и утвержденным расписанием;
- обеспечить пассажирам проезд до конечного пункта маршрута без дополнительных для них расходов в случае прекращения поездки из-за технической неисправности автобуса;

- предоставить пассажиру дополнительные услуги, предусмотренные договором перевозки.
- 4) перевозчик имеет право:
- отменить рейс автобуса при обстоятельствах, которые он не может предвидеть и предотвратить, несмотря на все принятые меры. В этом случае перевозчик возвращает пассажиру стоимость билета после его предъявления, а также стоимость оплаченных пассажиром дополнительных услуг. Кроме того, подлежат возврату подтвержденные соответствующими документами расходы, понесенные пассажиром и связанные с его возможным возвращением в указанное в билете место начала поездки и отбытием из него самым дешевым средством транспорта. Условия возвращения стоимости билета и оплаченных дополнительных услуг пассажиру определяется Договором о совместной деятельности;
 - ограничить или прекратить международные перевозки на территории своего государства в случае эпидемии, стихийного бедствия или обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажор);
 - отметить в багажной квитанции состояние багажа или его упаковки с согласия пассажира. Если пассажир не подтверждает отметку, то перевозчик может отказаться от принятия багажа к перевозке. В случае, если багаж принят перевозчиком без отметки, считается, что багаж был принят в надлежащем состоянии и в надлежащей упаковке.
- 5) водитель автобуса, выполняющий международные перевозки пассажиров обязан:
- руководствоваться Правилами дорожного движения, правилами технической эксплуатации автобуса, должностной инструкцией и выполнять оперативные указания диспетчерской службы;
 - соблюдать правила пограничного, таможенного, санитарно-карантинного и других видов контроля государств, по территории которых совершается международная перевозка;
 - иметь регистрационные документы на транспортное средство и удостоверение водителя, отвечающее требованиям Конвенции о дорожном движении;
 - организовывать, своевременно оповещать и подготавливать пассажиров для прохождения контроля при пересечении границы;
 - предъявлять для проверки при пересечении границы:
 - а) при регулярных перевозках: удостоверение водителя, дорожный (путевой) лист, билетно-учетную документацию, заверенную (фото) копию разрешения, расписание движения автобуса, лицензию, документы на право пересечения государственной границы;
 - б) при нерегулярных перевозках: удостоверение водителя, дорожный (путевой) лист, лицензию, дорожный лист, разрешение на нерегулярную перевозку (если такое предусмотрено соглашением о

международных автомобильных перевозках), документы на право пересечения государственной границы;

- подтвердить согласно соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, режим работы водителя;
 - следовать по установленному маршруту и выполнять график движения автобуса;
 - проверять наличие и соответствие билетов на проезд, и багажную квитанцию во время посадки пассажиров;
 - принимать и размещать багаж, предназначенный для перевозки в багажном отсеке, выдавать пассажирам багаж на остановках, предусмотренных расписанием;
 - объявлять названия остановок и время стоянки на них;
 - останавливать автобус по сигналу лиц, имеющих право контроля на международных перевозках, выполнять их указания и оказывать помощь в проведении контроля;
 - осуществлять посадку (высадку) пассажиров после остановки транспортного средства лишь с посадочной площадки, а в случае отсутствия такой площадки – с тротуара или обочины. Если это невозможно, то со стороны проезжей части при условии, что это будет безопасно и не создаст препятствий другим участникам движения;
 - в случае дорожно-транспортного происшествия по возможности оказать помощь потерпевшим и оповестить соответствующие органы власти о случившемся;
 - принять меры к оказанию первой медицинской помощи пассажиру, нуждающемуся в ней, а также доставке его в ближайший пункт неотложной помощи. Если пассажир прекращает поездку вследствие болезни, то его багаж сдается на хранение в порядке, предусмотренном выше;
 - начинать движение после полного закрытия дверей в автобусе и открывать их только на остановках.
- б) водитель имеет право:
- не допустить к поездке или высадить на ближайшей остановке пассажира, нарушившего договор перевозки или вследствие своего поведения, болезни и других причин, представляющих опасность для окружающих;
 - требовать от пассажиров выполнения их обязанностей;
 - не выдавать багаж, если не предъявлена багажная квитанция;
 - присутствовать во время осмотра автобуса и багажа.

При возвращении в кассу автовокзала (автостанции) не позднее чем за 2 часа до отправления автобуса международного сообщения, пассажиру возвращается стоимость билета за вычетом предусмотренного сбора за предварительную продажу билета.

При возвращении билета позже этого срока, но не менее чем за 15 минут до отправления автобуса, предусмотренного расписанием движения, пассажиру возвращается стоимость билета в размере, определяемом перевозчиком.

В случае потери билета пассажир к посадке в автобус не допускается, претензии не принимаются.

Если автобус перевозчика одного государства во время проезда по территории другого, не может по какой-либо причине продолжать движение, то Ассоциация международных автомобильных перевозчиков этого государства по просьбе водителя указанного автобуса оказывает содействие в необходимой помощи. Такая помощь осуществляется по доставке пассажиров данного автобуса до ближайшего пункта, откуда имеется возможность осуществлять отправку пассажиров в необходимом направлении. Оказанная помощь осуществляется за счет перевозчика указанного автобуса.

В случае вынужденной остановки и при невозможности доставки пассажиров к месту прибытия, а также, если пассажир прекращает поездку вследствие заболевания или несчастного случая, ему возвращается стоимость проезда и провоза багажа (за исключением комиссионного сбора). Возвращаемая сумма производится из расчета расстояния от места поломки или вынужденной остановки к конечному пункту прибытия, что регулируется Договором о совместной деятельности.

Пассажир имеет право вернуть билеты в кассу до отправления автобуса в рейс и получить полную стоимость проезда, включая сборы по предварительной продаже билетов в следующих случаях:

- при опоздании автобуса в рейс больше чем на 1 час, по сравнению со временем, предусмотренным в расписании движения;
- при предоставлении пассажиру места в автобусе более низкого класса, чем тот, который был предусмотрен в билете. При согласии пассажира на проезд в автобусе более низкого класса ему возвращается разница стоимости билета.

Если вместо автобуса, предусмотренного расписанием, подается автобус, проезд на котором дороже, то пассажиры, которые приобрели билеты до объявления об этом, имеют право проезда по этим билетам без доплаты. С момента объявления о замене типа автобуса билеты продаются по установленному более высокому тарифу с соответствующим предупреждением пассажиров.

В случае опоздания пассажир имеет право в течение трех часов с момента отправления автобуса, на который приобретен билет, а вследствие болезни или несчастного случая — трех суток, восстановить проездные документы с доплатой 25 % стоимости билета или получить стоимость проезда с вычетом 25% стоимости билета.

Возврат денег осуществляется:

- кассами предварительной продажи билетов, которые продали или доставили билет, за календарные сутки (до 18 часов) до отправления в рейс автобуса;

- кассами текущей продажи билетов автовокзала (автостанции) начального пункта маршрута – в день отправления в рейс автобуса.

Контроль перевозок пассажиров и багажа при международных перевозках автомобильным транспортом, осуществляется на основании двусторонних межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении и национального законодательства государств, по территории которых осуществляются перевозки.

3. Международные автомобильные пассажирские перевозки в странах ЕС и в других Европейских странах

Существует взаимное согласование Правил международных рейсов государствами-членами ЕС. Рейсы в страны, не являющиеся членами ЕС, регулируются двухсторонними соглашениями между отдельными государствами или определенной страной ЕС.

В Западной и Восточной Европе за нарушение правил дорожного движения на месте происшествия «взимаются штрафы». С учетом указанного рекомендуется обеспечить наличие у ответственного лица необходимой местной валюты для разрешения ситуаций, которые могут возникнуть. В случае поломки водителю рекомендуется иметь с собой набор запасных частей, что позволит ему осуществлять небольшие ремонтные работы непосредственно на обочине. В частности, запас масла, соответствующего для данного автомобиля, лампочки, вода, жидкость для обмывания стекол, ремни вентилятора и т.п. Также важно, чтобы на случай механических поломок автобуса оператор заключил соответствующие соглашения с круглосуточной службой технической помощи, например, с компанией «Европизн Эссистанс» (European Assistans) или со службой, представляемой производителем автомобилей.

Также экипажу автобуса рекомендуется в рейсе за границей с собой иметь мобильный телефон в транзитных и в странах куда направляется автомобиль. В памяти таких телефонов должны быть номера посольств, служб технической помощи, полиции и контактные номера медицинских и страховых компаний для случаев чрезвычайных происшествий. Это обеспечит более быстрое получение помощи на понятном языке.

Европейская Конференция Министров Транспорта еще в 1984 г. пришла к соглашению об общих правилах, касающихся выполнения перевозок между государствами-участниками Соглашения. Регулярными являются страны ЕС, а также Норвегия, Швейцария и Турция. Эти правила известны под названием ASOR (международные автомобильные перевозки местного и дальнего сообщения на нерегулярной основе).

В дополнение к законодательству ЕС действует множество двусторонних соглашений. Соглашение будет недействительным, если оно противоречит законодательству ЕС.

К различным международным законам и соглашениям, определяющим процедуры и формальности в отношении перевозок, многие вопросы могут быть регулированы на национальном уровне. При этом

несоблюдении операторы и/или водитель будет подвергнуты взысканиям, определенным в местном законодательстве страны.

При необходимости операторы должны обратиться в Министерство Транспорта или в Ассоциации пассажирского транспорта стран, которые имеют возможность связаться со своими иностранными партнерами от имени оператора.

Основными законами ЕС по пассажирским автобусным перевозкам являются:^{*}

- ЕС 11/98 – общие правила международных перевозок пассажиров на автобусах местного и дальнего следования - поправка постановления 684/92;
- ЕС 2944/93, предписывающие документацию, необходимую для нерегулярных и маятниковых перевозок с проживанием;
- ASOR Международные автомобильные перевозки туда и обратно, автобусами местного и дальнего следования на нерегулярной основе вне стран ЕС.

В Постановлении 11/98 указывается, что любому перевозчику, работающему по найму или за вознаграждение, разрешается выполнять международные перевозки в ЕС если он имеет соответствующие лицензии с своей страны регистрации и отвечает соответствующим правилам ЕС, относящимся к допуску к занятию внутренними и международными перевозками и отвечает соответствующим правилам по безопасности, распространяющимся на автомобили и водителей.

Несмотря на то, что существует общая тенденция сближения законодательств отдельных государств с законодательством ЕС, все же остается значительная разница. Следовательно, необходимо планировать международные автобусные рейсы заранее, то есть предварительно заключить двустороннее соглашение.

Регулярные автобусные перевозки в Великобритании. Процедура подачи заявления

Оператор должен подать заявление в Международный отдел автомобильных перевозок Департамента окружающей среды, транспорта и регионов: Westgate House (Вестгейт хауз), Westgate Road (Вестгейт Роуд), Newcastle Tyne, NE1 1TW (Ньюка в Тайн)

Каждое заявление должно сопровождаться уплатой вступительного взноса, который не возмещается. В случае, если услуга по перевозкам получает одобрение, за каждый последующий год деятельности необходимо вносить дополнительный взнос за продление разрешения.

Максимальный срок действия лицензии на регулярные перевозки – 5 лет.

Департамент потребует внесения в форму определенных данных – расписание перевозок; стоимость проезда; подтверждение о том, что оператор имеет лицензирование для работы в сфере международного пассажирского

^{*} Материалы региональной программы по обучению в СЭВ. Траекция Создания международных перевозок. Т... 2000

транспорта: информация о видах транспортных средств и объемах предлагаемых пассажира потоков, а также карту маршрута с указанием остановок.

Если услугу предполагается осуществлять вне стран ЕС, то необходимо также приложить расписание работы водителей, показывающее каким образом данная услуга будет обеспечена рабочей силой на легальной основе.

Документы на проезд

Пассажиры, пользующиеся услугами автобусов на регулярных маршрутах перевозок, должны на протяжении всей поездки иметь действующий билет. Билеты могут быть индивидуальными на каждого пассажира или на групповую поездку, где должны быть указаны печатным способом пункт отправления и назначения, а также срок действия на обратный проезд, если таковой имеется. В билете должен быть срок его действия и тариф на проезд.

Лицензия (разрешение)

Внутри стран – членов ЕС необходимо иметь одну лицензию. Для этого имеется договоренность государств – членов ЕС о вынесении решения по заявлениям на получение разрешения в течение двух месяцев с момента подачи заявления.

Вне стран ЕС следует получить разрешение от каждой из стран, через которые проходят маршруты перевозок или которые предусмотрены для обслуживания. Оригинал разрешений должны быть в автобусе как для стран ЕС, так и стран, не являющихся членами государств ЕС.

Для получения разрешений других стран отдел международных автомобильных перевозок должен высылать копии заявления оператора в каждую из соответствующих стран на английском и на языке соответствующей страны.

При получении положительных решений каждой страны, отдел международных автомобильных перевозок известит оператора. Такое разрешение действительно во всех соответствующих странах и, как было указано выше, должно находиться в автобусе постоянно на протяжении перевозки.

Как было указано выше, срок действия разрешения – 5 лет. При необходимости изменения срока действия оператор должен подать заявление по форме GV279. Оно проверяется на предмет соответствия услуг за предыдущий период разрешения, а также то, что услуга все еще требуется в существующих или ожидаемых условиях рынка.

Если оператор хочет изменить услугу, необходимо подать об этом заявление, которое будет рассматриваться практически, как и новое.

При рассмотрении заявления на изменение услуги, необходимо обращать внимание на то, существует ли еще рынок для предлагаемой услуги и отвечают ли предлагаемые изменения его потребностям. Если потребность рынка не удовлетворяется, то допускается принятие решения о его прекращении. Для

этого оператор должен уведомить отдел международных автомобильных перевозок за 3 месяца и назвать дату предлагаемого прекращения перевозок, указав причину (например, недостаточный пассажиропоток).

Регулярные специальные перевозки

В двух постановлениях Совета Европы 1992 года рассмотрены регулярные специальные автобусные перевозки. Это услуги отдельных категорий пассажиров. К ним относятся те же процедуры, что и для регулярных услуг. Разрешение также выдается на максимальный пятилетний срок, кроме случаев, когда это необходимо для удовлетворения особых потребностей на более короткий срок.

В случае, когда специальные регулярные автобусные перевозки выполняются только в пределах ЕС, они регулируются контрактом между организатором и перевозчиком, нет необходимости в получении разрешения. Вместо этого в автобусе должны находиться заверенная копия контракта и документ на каботажный рейс, которые предъявляются проверяющему по первому требованию. Максимальный срок действия - 5 лет.

Каботаж - это деятельность, для которой оператор временно обосновывается за границей своего государства для работы в данной зарубежной стране. Постановлением ЕС это разрешено. Вне страны ЕС за разрешением следует обращаться в соответствующий компетентный орган. Однако каботажная деятельность законодательством Республики Узбекистан запрещена в пользу местных операторов.

Автобусное обслуживание предварительно сформированных групп пассажиров по повторяющимся перевозкам в обе стороны между определенными пунктами разных государств считается маятниковой перевозкой. Пассажиры, совершившие поездку к месту назначения (например, группа лыжников из Великобритании в Австрию или группа отдыхающих из Узбекистана в курортную зону Кыргызии - Иссык-Куль), в следующей поездке перевозятся обратно к месту отправления.

Если такая перевозка осуществляется только на территории государств - членов ЕС, не применяются никакие ограничительные условия, и она будет осуществлена с путевым листом ЕС.

Если пункт назначения находится не в стране ЕС или пересекаются границы соседних государств, не являющиеся членами государств ЕС, то юридические требования и формальности усложняются. В таком случае более подробную информацию и руководства к действию необходимо получить в Министерстве транспорта (или другого компетентного органа) или Ассоциации перевозчиков, а также в отделе международных автомобильных перевозок.

Большая часть международных автобусных перевозок не регулярна. При нерегулярных услугах осуществляются перевозки групп пассажиров, сформированных по инициативе перевозчика или клиента.

Такие поездки должны осуществляться с наличием «Документа контроля поездки» или «Путевого листа» в автотранспортном средстве, который подтверждает его статус.

Путевой лист для поездок внутри государств ЕС имеет стандартный размер (A4). В него включены следующие 10 пунктов:

- регистрационный номер автобуса, место и дата оформления путевого листа, подпись перевозчика;
- наименование и адрес перевозчика;
- имя водителя (имена водителей);
- наименование лица или организации, ответственной за нерегулярную перевозку;
- вид услуги, например, «международная нерегулярная перевозка»;
- место и страны отправления и назначения;
- данные о поездке, описывающие ежедневные маршруты и промежуточные пункты посадки и высадки пассажиров;
- пункты пересадки (если имеются) этой группы пассажиров к другому перевозчику;
- данные о запланированных экскурсиях на местах;
- место для записи непредвиденных изменений.

При нерегулярных перевозках пассажиров за пределы границ государств ЕС необходимо использовать путевые листы ASOR.

Они применяются в странах ЕС, Норвегии, Швейцарии и Турции. Сейчас изучаются в 13 государствах, не являющимися членами-государствами ЕС.

Правила ASOR распространяются на три типа нерегулярных перевозок:

- поездка в оба конца, не превышающая 90 дней;
- выезд с пассажирами/возвращение без пассажиров;
- выезд без пассажиров/возвращение с пассажирами

Поездка в оба конца.

Этот термин означает, что пассажиры садятся в транспортное средство и возвращаются в тот же пункт в течение 90 дней. Путевой лист должен находиться в автобусе. При условии, что путевой лист оформлен должным образом, он представляет освобождение от требований по лицензированию в странах, через которые проходят поездки. Он предоставляет свободу перемещение по территории членом-государств ЕС и в странах Восточной Европы, в которых признан действующим. Могут потребоваться отдельные разрешения в случае отсутствия двухстороннего (многостороннего) соглашения между страной оформления путевого листа и страной посещения, поэтому всегда необходимо сначала проверить все требования в соответствующих министерствах.*

Документ должен быть оформлен оператором в двух экземплярах перед отправлением, и первый из них должен находиться на автобусе. Пассажиры, перечисленные в путевом листе должны присутствовать в автобусе на пограничных проверках всех видов. Вместо внесения имен пассажиров в путевой лист можно использовать отдельный список, который должен быть приклеен к путевому листу и должен иметь печать, подпись таким образом, чтобы половина находилась на одном документе, а вторая — на другом. Такой

*По такому типу осуществляются автобусные пассажирские перевозки из Республики Узбекистан в г.Исык-Куль и с.Самарканд в Иссык-Кульской Республике, где автобусы транзитом проезжают территорию Казахской Республики.

документ носит характер Карнета.

Карнет должен находиться в течение 12 месяцев после оформления. Водительский экземпляр должен быть возвращен в компетентный орган.

В случае возникновения непредвиденных изменений в списке пассажиров, например, если пассажир в промежутке пути или отдыха улетает домой из-за внезапной болезни, это должно обязательно и без промедления отражено водителем (оператором) в документе.

Необязательно вносить в путевой лист данные о местных гидах для туристов.

Контрольные вопросы

1. Понятия пассажир, автобус, международная перевозка пассажиров, регулярная, маятниковая, нерегулярная, собственная международная перевозка пассажиров
2. Подача заявки на организацию пассажирских перевозок по Конвенции КАПП
3. В каких случаях в соответствии с законодательством ЕС может быть принято отрицательное решение по заявкам на пассажирские перевозки?
4. Порядок открытия регулярных пассажирских международных перевозок
5. Страхование пассажиров и экипажа при международных перевозках
6. Основные положения о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа в странах СНГ (КМАПП)
7. Права и обязанности стран при пассажирских международных перевозках
8. Особенности международных автомобильных пассажирских перевозок в странах ЕС и других Европейских странах

ХII. СИСТЕМА СТРАХОВАНИЯ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

1. Терминология, используемая при страховании грузов, перевозимых в международном сообщении

Страхование – механизм, посредством которого клиент (страхователь) отводит от себя финансовые последствия риска и переводит их на страховую фирму (страховщика), заплатив за это страховую премию.

Страхование грузов – совокупность видов страхования, предусматривающих обязанности страховщика по страховым выплатам в размере полной или частичной компенсации ущерба, нанесенного объекту страхования.

Объекты страхования – имущественные интересы лица, о страховании которых заключен договор, связанный с владением, использованием, распоряжением грузом вследствие повреждения, уничтожения или пропажи груза (товаров, багажа или иных грузов), независимо от способов его транспортировки.

Субъекты страхования:

- страхователь;
- страховщик.

Страхователь – физическое или юридическое лицо (собственники или ответственные за имущество), которое страхует свое имущество от определенных опасностей и производит страховые взносы.

Страховщик – страховая компания, принимающая на себя обязательство выплатить страховую премию и действующая на основании лицензии, полученной в установленном порядке.

Выгодоприобретатель (бенефициар) – тот, кто получает страховое возмещение.

Агенты – физические или юридические лица, действующие от имени страхователя.

Брокеры – юридические или физические лица, осуществляющие страхование от своего имени по поручению и за счет страховщика.

Страховая стоимость – фактическая стоимость страхуемого интереса (для имущества – его действительная стоимость в месте его нахождения в день заключения договора страхования).

Страховая сумма – та сумма, на которую интерес застрахован. Страховая сумма должна соответствовать стоимости. На практике страховая сумма равна фактурной стоимости груза в пункте отправления с учетом расходов по фрахту и страхованию, а также ожидаемая прибыль в размере 5-10 %.

Страховой взнос – плата за страхование, которую страхователь обязан оплатить страховщику в порядке и в сроки, предусмотренные договором страхования. Страховая защита начинается с момента уплаты страхового взноса, если иное не оговорено в договоре страхования.

Договор страхования – это письменное соглашение между страхователем и страховщиком. Согласно договору страховщик берет на себя обязательство в

случае наступления страхового случая выплатить страховую сумму или возместить причиненный убыток в пределах страховой суммы страхователю или другому лицу, определенному страхователем; страхователь обязуется оплачивать страховые взносы и выполнять другие условия договора.

Страховой полис – документ, выдаваемый страховщиком или от имени страховщика и свидетельствующий о принятии им риска на себя. Полис, как правило, содержит все данные, характеризующие застрахованный объект, его перевозку, условия ответственности страховщика и страховую сумму.

Франшиза – доля убытка, не подлежащая оплате страховщиком. Франшиза исчисляется от страховой суммы всего груза или отдельной его части.

Форс-мажорные обстоятельства – обстоятельства, которые не могут быть предусмотрены: различные виды стихийных бедствий (землетрясения, наводнения, извержения вулканов, тайфуны и др.), пожары, решения государственных и правительственных органов, военные действия, гражданские волнения, забастовки, бандитские и пиратские действия и др.

Упущения – то, что отправитель или получатель должны были сделать, но не сделали (например, отсутствие в транспортных документах указаний на перегрузку грузов в другие транспортные средства или на сортировку грузов и вагонов, а также недостаточность сведений в накладных и коносаментах*).

2. Сущность и виды страхования при международных автомобильных перевозках

Деятельность любого транспортного предприятия, в том числе обслуживающего международными автомобильными перевозками сопряжена как с традиционными, так и со специфическими рисками. Всегда существует опасность повреждения или потери транспортных средств, получения убытков из-за невыполнения договорных обязательств, причинение вреда автомобилем на дороге. О появлении несчастных случаев на автотранспорте приведем несколько примеров из статистических данных.** Вероятность появления риска повреждения автомобиля в результате ДТП – 2,28 на одну тысячу автомобилей в год; повреждения груза на автомобиле в результате ДТП – 1,6 на одну тысячу автомобилей в течение года; получение телесных повреждений экипажа автомобиля при ДТП – 1,14 на одну тысячу экипажей в течение года. Следовательно, очень важно знать технологии снижения таких рисков, например, обеспечение заданного режима труда и отдыха водителя и т.п. Наряду с организационно – техническими мероприятиями следует повышать роль методов управления риском.

В системе управления риском особое место занимает *страхование*, которое не только защищает имущественные интересы предприятий, организаций, граждан при наступлении определенных событий, но и является основой для обеспечения непрерывности воспроизводственных процессов.

Предприятия и предприниматели, занимающиеся транспортной

*Евразийский – российская, украинская, грузинская и молдавская системы правил и терминов.

**МДЖА Индекс. Страхование при международных автомобильных перевозках. М. АСМАЦ, 1995

деятельностью, в большинстве случаев для передачи и снижения степени риска могут добровольно обратиться к услугам страховых компаний (страховщиков), осуществляющих страхование этих рисков, и заключить с ними договор. Но некоторые виды страхования являются обязательными, например, страхование пассажиров при междугородных и межобластных перевозках в пределах Республики Узбекистан, а также выезжающих в зарубежные страны. Порядок проведения обязательных видов страхования определяется законодательными актами Республики Узбекистан.

Согласно Закону «О страховой деятельности» все виды страхования вне зависимости от формы – обязательной или добровольной могут быть сгруппированы по двум направлениям: *жизнь и не жизнь*. Личное страхование связано с жизнью, здоровьем, трудоспособностью застрахованных лиц, имущественное – с владением, пользованием, распоряжением имуществом, а страхование ответственности – с возмещением причиненного страхователем, то есть лицом, вступившим в договорные отношения со страховщиком, вреда личности или имуществу граждан, а также вреда, нанесенного хозяйствующему субъекту.

На транспорте применяются традиционные виды страхования, относящиеся к двум вышеизложенным направлениям. Например, страхование пассажиров, страхование от несчастных случаев, медицинское страхование экипажей относятся к личному страхованию. Страхование автотранспортных средств, перевозимых грузов – к имущественному. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, то есть ответственности перевозчика – к отрасли страхованию ответственности. Международные автомобильные перевозки имеют ряд особенностей, одна из которых заключается в необходимости соответствия нормам, требованиям и законам тех государств, по территории которых осуществляются перевозки.

Обязательное страхование осуществляется в соответствии с нормативными документами (законы, постановления об обязательном страховании и т.д.), в которых определяется порядок оформления страхования, объем страхового покрытия, пределы ответственности страховщиков (максимальные суммы страховых возмещений).

Добровольные же виды страхования осуществляются в рамках договоренностей между страховой организацией и страхователем.

Одной из отличительных особенностей обязательного страхования является контроль за наличием договоров страхования государственными службами: таможня, милиция, службами иностранных посольств в оформлении виз.

К обязательным видам страхования в международном автомобильном сообщении относятся: страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств по системам зеленая/синяя карта, медицинское страхование водителей и страхование ответственности автоперевозчиков использующих процедуру МДП. Остальные виды страхования считаются добровольными.

В ряде стран СНГ (в том числе в Узбекистане) страхование гражданской ответственности и медицинское страхование водителей в настоящее время не является обязательным, однако если узбекские перевозчики перевозят груз по территории стран, где эти виды страхования отнесены в категорию обязательных, то при въезде в такую страну необходимо оформление страхового документа.

3. Система страхования в Республике Узбекистан

С переходом экономики Узбекистана на рыночный механизм хозяйствования появились товаропроизводители разных форм собственности и предприниматели различных организационно-правовых форм хозяйствования, владеющие большими активами (средствами и предметами производства), что требует страховой защиты. Следовательно главной задачей страхования состоит в сохранении здоровья человека и материальных активов.

До приобретения независимости Республики Узбекистан страхование было монополизировано. Единственным носителем страхового риска выступало государство в лице Госстраха и бюджетного резерва.

Следовательно, в условиях государственного страхования сфера страхования была довольно узкой и имела во многом формальный характер. В сознании населения республики страхование не фигурировало как обязательный компонент образа жизни. При этом жизненный уклад был таков, что гражданам часто даже не приходило в голову страховать имущество или жизнь, т.е. страховаться от несчастных случаев или стихийных бедствий. Народ просто ничего не знал об этом виде деятельности. Профессию страховых агентов нельзя было назвать престижной.

В условиях рыночной экономики хозяйствующие субъекты являются самостоятельными в хозяйственно-финансовом отношении и отвечают по своим обязательствам всем своим имуществом. При этом они должны покрывать не только свои убытки (если таковые имеет место), но и возникшие по их вине убытки других хозяйствующих субъектов. Это значительно расширяет круг коммерческих рисков. Риски предпринимательства требует страховой защиты имущественных интересов предприятий и граждан при наступлении определенных страховых событий.

Для развития страхового рынка и, следовательно, страхового бизнеса в Республике Узбекистан существуют значительные возможности. Эти возможности выражаются в высокой рентабельности страхового бизнеса в республике, которая вызвала появление большого количества страховщиков. В настоящее время страховой рынок Узбекистана насчитывает несколько десятков государственных и частных страховых компаний (агентств), почти половина их имеет главные офисы в г. Ташкенте. На страховом рынке республики Узбекистан можно выделить четыре крупные и успешно функционирующие страховые компании и агентство, это – Национальная компания экспортно-импортного страхования «Узбекинвест» (уполномоченный страховщик), агентство «Мадал», государственно-акционерная страховая компания «Узгросуртга» (для предприятий и населений, расположенных в

сельских местностях) и государственно-акционерная страховая компания «Кафолат». Остальные страховщики слабы по сравнению с перечисленными лидерами, как по размерам уставного капитала, так и по объемам выполняемых операций. В то же время почти каждая страховая компания или агентство Республики Узбекистан занимает прочное положение в той или иной сфере страхования. Если вчера наши страховщики стремились предложить своим клиентам как можно более широкий перечень услуг (включающих различные виды и разновидности страхования, перестрахования, сервисное обслуживание и др.), то сегодня для них характерна четкая специализация. Пройдя период становления, многие из них заняли строго определенное место.

В целом развитие рынка страховых услуг Узбекистана практически совпадает с темпами роста экономики республики. На этом рынке многие услуги, в частности, страхование жизни, страхование на транспорте, являются объектами основного государственного контроля. Государство несет ответственность за возникновение новых страховых организаций, контролирует отчетность капитальных вложений и платежеспособность. Законодательный фундамент страхования в Узбекистане заложен в 1993 г. с принятием закона "О страховании", который был совершенствован с введением Закона Республики Узбекистан «О страховой деятельности» в апреле 2002г. Этот закон позволяет страховым структурам использовать любую организационную форму. Закон предусматривает, что деятельность, направленная на ограничение или устранение конкуренции на страховом рынке, предоставление или получение необоснованных преимуществ одних страховщиков перед другими, ущемление прав и законных интересов страхователей и иных лиц, не допускается.

Страховщикам и страховым посредникам запрещается использовать свои компании (агентства) и иные объединения для достижения соглашения направленного на монополизацию страхового рынка (ст.24). Страховщики из уплаченных страхователями, как в сумах, так и в иностранной валюте страховых премий образуют и размещают страховые резервы в порядке и на условиях, устанавливаемых специально уполномоченным государственным органом, в лице Министерства финансов Республики Узбекистан.

Закон также предусматривает то, что страховщики-резиденты Республики Узбекистан вправе в установленном порядке перестраховать свои обязательства за пределами Республики Узбекистан. Следовательно, иностранные страховые компании могут выступить учредителями (или участниками) юридических лиц – профессиональных участников рынка страховых услуг.

В ст. 27 Закона предусмотрено, что иностранные страховые компании вправе осуществлять на территории Республики Узбекистан перестрахование, а также страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств и других самоходных машин и механизмов, выезжающих за пределы республики. Такие договора страхования заключается через страховщиков и страховых посредников-резидентов Республики Узбекистан.

По договору имущественного страхования могут быть застрахованы:

- риск утраты (гибели), недостача или повреждение определенного имущества;
- риск гражданской ответственности-риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровья или имуществу других лиц, а в случаях, предусмотренных законом, также ответственности по договорам и др.

В целом спрос на страховые услуги в Республике Узбекистан высок. Все страховщики охотно идут на страхование перевозимых в международном сообщении грузов. Именно сделки по страхованию грузов, перевозимых в международном сообщении, приносят наибольший доход страховым компаниям и обещают в будущем сильную конкуренцию. По крайней мере, уже сегодня страховщики активно соперничают в предложении новых полисов и услуг по страхованию грузов, перевозимых в международном сообщении.

4. Транспортное страхование

Под транспортным страхованием понимается совокупность различных видов страхования, создающих условия возмещения различного рода финансовых убытков, возникающих у участников транспортного процесса в результате обстоятельств, находящихся вне зоны их контроля.

На груз в процессе транспортировки могут действовать три группы внешних воздействий: механические-удары, толчки, вибрация, статические нагрузки, трение; климатические-влажность воздуха, атмосферные осадки, солнечная радиация, перемена температур; биологические-жизнеспособность микроорганизмов, насекомых и грызунов. Риск может проявляться как множество отдельных обособленных рисков. Поэтому для оценки возможной потери груза необходимо установить природу риска, его источник и последствия.

Риски могут быть объективными (землетрясения, ураганы и т.п.) и субъективными (кражи, аварии и т.п.); страхуемыми и нестрахуемыми. Страхуемый-это риск, по которому можно определить вероятность того, что риск оправдывается, поэтому может быть предложено приемлемое вознаграждение на случай возникновения неблагоприятных условий. Нестрахуемый риск не поддается расчету (определению), вследствие чего страховые компании не соглашаются участвовать в создании фонда для выплаты страховых вознаграждений.

Плата за страхование является мерилом опасности, которой может быть подвергнуто грузовладелец (перевозчик), поэтому так важно правильно определить систему транспортировки и предпринять необходимые меры, предупреждающие субъективные риски. Международные перевозки оформляются на основе правил Инкотермс-унифицированных правил, разъясняющих условия купли-продажи, права и обязанности продавца и покупателя.

Страхование автотранспортного средства (страхование «каско») для международных перевозок производится с целью возмещения ущерба от повреждения или гибели самого автомобиля или его агрегатов. Эту страховку

оформляет владелец автомобиля. При страховании груза (страхование «карго») от возможного ущерба в результате гибели, недостачи, повреждения или другого неблагоприятного воздействия сумма страхового возмещения устанавливается по договору со страховой компанией и зависит от стоимости груза, его характера и вида транспорта, расстояния и направления перевозки, количества перевозок и набора рисков.

Перевозчик, заключив договор на перевозку грузов, отвечает за сохранность груза во время перевозки, за своевременность его доставки в пункт назначения. У перевозчика могут возникнуть убытки, связанные с неисполнением или ненадлежащим исполнением договора перевозки, обусловленные претензиями о компенсации нанесенного вреда со стороны лиц, заключивших с ним договор о перевозке. Условия наступления и объем ответственности перевозчика определяются национальным законодательством и положениями Конвенции КДПГ и протокола к ней.

Для того, чтобы избежать расходов, связанных с компенсацией ущерба лицам, с которыми были установлены договорные отношения по перевозке грузов, перевозчик может добровольно застраховать ответственность за исполнение условий договора. Значение этого вида страхования постоянно возрастает в связи с тем, что деловые партнеры перевозчика и клиенты в соответствии с обычной международной практикой требуют подтверждения международно-признанного страхового покрытия перед тем, как доверить свой груз новым и часто не проверенным на практике экспедиторам и транспортным компаниям. Такой полис является финансовой гарантией того, что перевозчик компенсирует ущерб, нанесенный по его вине.

Осуществляя международные перевозки, транспортные предприятия и предприниматели заинтересованы в страховании ответственности за причинение вреда грузовладельцу, так как это освобождает их от непредвиденных расходов, связанных с компенсацией вреда, а также дает конкурентные преимущества по сравнению с перевозчиками, не имеющими таких финансовых гарантий.

При страховании ответственности международного автоперевозчика застрахованными могут быть также следующие риски:

- ответственность за финансовые убытки, связанные с просрочкой в доставке груза, выдачей груза лицу, не имеющему соответствующих полномочий, неправильной адресовкой груза, неправильным оформлением документов. В некоторых компаниях дополнительно учитываются расходы, вызванные конфискацией груза властями, а также возмещение таможенных сборов и пошлин;
- ответственность перед третьими лицами в случаях причинения грузом вреда здоровью и имуществу лиц, не состоящих с перевозчиком в договорных отношениях. Например, погрузке, разгрузке груза, при загрязнении грузом территории после аварии и т.д.

Страховая компания может потребовать подробную статистику убытков за последние 5 лет с указанием характера происшествия, даты, места, суммы убытков. Когда страховщику известны необходимые данные о возможных рисках, определяются пределы ответственности страховой компании и

франшизы (часть убытков страхователя, не подлежащих возмещению с условиями страхования) по одному страховому случаю. Например, ОСАО «Ингосстрах» в России применяет следующие лимиты и франшизы, размеры которых представлены в табл. 21*

При страховании может быть предусмотрена рассрочка в оплате страхового взноса, дополнительное страхование на льготных условиях и другие льготные условия, которые действуют в течение периода страхования.

Так как расходы страховой компании зависят от того, насколько качественно выполняет перевозчик свои профессиональные договорные обязательства, и она заинтересована в том, чтобы перевозчик не наносил убытков грузовладельцам. Страховщики рекомендуют своим клиентам разработать инструкцию для водителей, где указывается, что необходимо сделать водителю при приеме груза, в случае инцидентов, ДТП, утраты, повреждения груза, вмешательства таможенных органов, сдаче груза получателю. Если водитель не нарушает инструкции, а страховой случай все-таки происходит, то страховщик компенсирует ущерб, нанесенный перевозчику, и наоборот: если именно несоблюдение инструкции водителем стало причиной страхового случая, страховая компания или не возмещает нанесенный ущерб, или оставляет за собой право на регресс.

Таблица 21

Пределы ответственности и франшизы, применяемые в ОСАО «Ингосстрах», при комплексном страховании ответственности автоперевозчика

Риск	Предел ответственности, тыс. США	Франшиза, тыс. США
Ответственность за гибель, повреждение или утрату груза	500 000	250 (опасные, ценные, подкапанные, рефрижераторные и т. п.) 150 (прочие грузы)
Ответственность за финансовые убытки (просрочка в доставке, неграмотная записка и т. д.)	200 000	1 000
Ответственность по Carnet-TIR	50 000 за 1 Carnet-TIR	1000
Ответственность перед третьими лицами	350 000	150

5. Страхование гражданской ответственности при международных автомобильных перевозках по системе «Зеленая карта»

Рассмотрим сущность этого вида страхования. Владельцы источников повышенной опасности, одним из которых является автотранспортное средство, обязаны полностью возместить вред, нанесенный источником опасности личности или имуществу граждан, имуществу юридических лиц по системе «Зеленая карта». Следовательно, стержневой целью системы

*Международные автомобильные перевозки. Ч.1. Организационные и правовые аспекты. Учебное пособие под ред. Ю.С.Сухина. В.С.Луизинского. Санкт-Петербург, 2000

«Зеленая карта» является экономической защита интересов третьих лиц, пострадавших в результате ДТП, совершенных иностранными водителями (транспортными средствами) на зарубежной территории

Именно такая ответственность за причинение вреда стала предметом обязательного страхования в ряде европейских государств еще в 30–40 годы двадцатого столетия. Развитие международных перевозок в послевоенное (второй мировой войны) время столкнулось с рядом проблем как непосредственно в организации самих перевозок, так и в области страхования:

- затруднялась процедура получения компенсации за нанесенный ущерб от иностранных автовладельцев и их страховщиков;
- международным перевозчикам необходимо было приобретать несколько страховых полисов, подтверждающих страхование гражданской ответственности в течение одного рейса;
- в каждой из стран, где осуществлялась перевозка, существовало, как правило, национальное страхование с отличными от других стран правилами, пределами ответственности страховщиков и, естественно, страховыми полисами.

В этой связи ООН выступила с инициативой через Европейскую Экономическую Комиссию о разработке международного соглашения по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Главная рабочая группа по автодорожному транспорту Комитета по внутренним перевозкам ЕЭК в начале 1949 г. приняла Рекомендации по этому вопросу.

На основе разработанных Рекомендаций по указанию Экономического и Социального Совета ООН с 1953 г. была введена международная система страхования гражданской ответственности владельцев автотранспорта, именуемая системой Зеленой карты. Это система уточнялась, и были внесены дополнения.

Окончательная редакция международного соглашения (Универсального договора) по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе Зеленой карты принята Лондонским международным Советом Бюро по системе Зеленой карты в 1989 г. и введено в действие с учетом Женевских Рекомендаций с 1 января 1991г. Руководящие международным Советом Бюро органы находятся в Лондоне.

Первоначально участниками этого договора были страны ЕЭС. Позднее к нему присоединился ряд государств.

На первое января 1996г. Универсальный договор объединил 18 западноевропейских, 7 ближневосточных и североафриканских, 11 восточноевропейских бывших социалистических государств, а также Эстонию. В 1998 г. к договору присоединилась Украина.

Страховщики, занимающиеся страхованием гражданской ответственности в пределах стран-участниц системы страхования, объединены в национальное Бюро «Зеленая карта».

Документом, подтверждающим наличие у владельца автомобиля страховых гарантий, является полис «Зеленая карта», имеющий

унифицированный размер и выпускаемый на одном из европейских языков по выбору национального бюро. При пересечении границы одной из стран, где признается страхование по «Зеленой карте», водителю достаточно показать полис в качестве доказательства законности страхования в стране посещения.

С ростом численности автомобилей, частоты пересечения границ увеличились протесты на контрольно-пропускных пунктах и это стало очень неудобно для автомобилистов всех стран, входящих в систему страхования. Требовалось совершенствование механизмов функционирования системы страхования. Были приняты Директивы ЕС по страхованию транспортных средств, предусматривающие гражданской ответственности в стране регистрации. Действия обязательного страхования должно распространяться не только на национальной территории, но и на территории всех стран, подписавших договор о «Зеленой карте», об объеме страхового покрытия вреда, причиненного как жизни и здоровью пострадавших лиц, так и имуществу.

Минимальный размер лимитов страхового покрытия в случае причинения вреда личности составляет 350 тыс. ЭКЮ на одного пострадавшего и 500 тыс. ЭКЮ на нескольких (всех) пострадавших на одном ДТП, то есть сумма компенсации зависит от числа пострадавших, что, естественно, с позиции жертвы, нельзя признать справедливым. Однако это противоречие урегулировать не удалось. Минимальный размер страхового покрытия в случае причинения вреда имуществу составляет 100 тыс. ЭКЮ на все имущество, пострадавшее в одном ДТП.

Директивой также было предусмотрено, что каждое государство-член ЕС, учреждает специальный (гарантийный) фонд для обеспечения компенсации ущерба в случае, когда ущерб нанесен незастрахованным лицом или неидентифицированным транспортным средством.

В Директивах предусмотрены ограничения объема ответственности страховщиков на случай, если ДТП совершено при управлении транспортным средством лицом, не имеющим права на вождение, водителем, имеющим просроченные права, при несоответствии транспортного средства предусмотренным законом техническим требованиям и требованиям безопасности движения или если транспортное средство было украдено или изъято в результате насилия. Однако, с точки зрения жертвы дорожно-транспортного происшествия, такие оговорки не должны иметь значения, поскольку цель страхования ответственности – защитить жертвы ДТП, а не владельцев (водителей) транспортных средств. Поэтому Директивы четко предусматривают, что если ДТП произошло при вышеназванных условиях, страховщик не освобождается от выплаты страхового возмещения, но, выплатив компенсацию, имеет право на регресс к виновнику дорожно-транспортного происшествия.

В соответствии с правилами страхования открытого страхового акционерного общества «Ингосстрах» (одна из ведущих страховых компаний) России, представительство, которого открыто в 2003 г. в Узбекистане, предусматривает непокрытие ответственности, возникшей в результате:

- всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий; гражданской войны, народных волнений и забастовок; конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения грузов по требованию органов власти; саботажа или террористических актов;
- прямого или косвенного воздействия атомного взрыва, радиации или радиоактивного заражения, связанных с любым применением атомной энергии или радиоактивных материалов;
- умышленных действий или грубой небрежности страхователя или его служащих в отношении нарушения правил перевозки или хранения грузов;
- эксплуатации технически неисправных транспортных средств, в том числе рефрижераторных установок при перевозке грузов, требующих специального температурного режима;
- несоответствующей упаковки или укупорки и отправления грузов в поврежденном состоянии;
- недостачи груза при целостности наружной упаковки и ненарушенных пломб грузоотправителя или таможенных органов;
- перевозок и экспедирования контрабандных грузов и грузов незаконной торговли;
- перевозок ценных грузов (слитки драгоценных металлов и изделия из них, драгоценные камни и ювелирные изделия, банкноты и монеты, облигации, платежные средства и ценные бумаги иного рода; произведения искусства; племенные животные).

В этом же Правиле оговорены ответственности страховщика.

В 1989 г. была принята очередная третья Директива ЕС, которая дополнила существующие условия страхования следующими положениями:

- если возникают разногласия между страховщиком и гарантийным фондом о недействительности или наличии договора страхования на момент совершения ДТП, то государства обязывают ту или иную сторону без задержки выплатить компенсацию стороне, пострадавшей в происшествии. Затем дальнейшее финансовое урегулирование спорной выплаты решается либо по взаимной договоренности сторон, либо через арбитраж;
- гарантийный фонд не вправе требовать от пострадавшей стороны доказательства того, что не застрахованная сторона не может или не хочет выплатить требуемую компенсацию;
- страховая защита третьей страны распространяется не только на водителей, но и на всех пассажиров, пострадавших в ДТП;
- обязательства государств-членов системы страхования должны соответствовать величине установленного минимального покрытия и распространяться не только на жертв ДТП, но и на держателей полиса в случае, когда данное покрытие имеет в стране регистрации транспортного средства ограничения ниже установленного ЕС минимума;

- если страховой случай происходит в стране, имеющей уровень страховой защиты выше, чем в стране базирования, то возмещение ущерба производится в соответствии с законодательством государства, где произошло ДТП.

Транспортные средства узбекских предприятий или граждан, въезжая на территорию одной из стран-членов системы страхования «Зеленая карта» и стран СНГ становятся участниками движения на дорогах этой страны, и следовательно, являются потенциальным источником вреда жизни, здоровью или имуществу граждан, а также юридических лиц. Именно поэтому у узбекских предприятий и граждан, транспортные средства которых пересекают границу страны, где действует «Зеленая карта» и границу СНГ, на границах требуется наличие страхового документа.

Страны СНГ, в том числе Республика Узбекистан, не являются участниками межгосударственного соглашения по страхованию гражданской ответственности, поэтому страховые компании этих стран не имеют права выпускать свои «Зеленые карты» и на их территории данные страховые полисы не действуют.

Узбекские автотранспортные предприятия, осуществляющие международные перевозки могут приобрести «Зеленые карты» в страховых компаниях стран – участников системы «Зеленой карты» или у Российских посреднических страховых компаний на комиссионных началах. Приобретение «Зеленой карты» непосредственно на пограничных пунктах, как правило, обходится транспортной фирме дороже.

Срок действия «Зеленой карты» может распространяться на 1, 2, 3 месяца и 1 год.

Зеленая карта имеет строго определенные реквизиты. На лицевой стороне указывается срок действия. Это определяет ее стоимость. Например, с 15 февраля 2004 г. по 15 марта 2004 г. Всего 30 дней. Срок должен быть не менее 15 дней. Далее указывается обозначение страны, выдавшей Зеленую карту. Например, если стоит буква D, карта выдана в Германии. Если буквы PL – в Польше.

Страховой полис «Зеленая карта» выдается на каждую единицу подвижного состава, на котором осуществляется международная перевозка, т.е. на автопоезд в составе тягача и полуприцепа автотранспортному предприятию необходимо приобрести две «Зеленых карты»: одну на тягач и одну на полуприцеп. В «Зеленой карте» указывается марка, государственный номер и тип автомобиля.

Тип автотранспортного средства обозначается латинскими буквами: А – легковой автомобиль, В – мотоцикл, С – грузовой автомобиль или тягач, F – прицеп (полуприцеп), Е – автобус.

Поскольку «Зеленая карта» подтверждает то, что владелец автомобиля застраховал гражданскую ответственность на случай причинения вреда, в самом полисе указывается владелец (название предприятия, если автомобиль принадлежит юридическому лицу, или фамилия и имя, если это автомобиль

физического лица), а также указывается адрес владельца (для предприятий – юридический адрес).

В разных страховых компаниях стоимость «Зеленых карт» различается. Например, полисы немецких страховщиков дороже полисов страховых компаний Польши.

Страхование гражданской ответственности весьма выгодно: по статистике, отношение общей суммы выплат к сумме платежей по этому виду страхования составляет примерно 12–15%.

Примечание. Страхование гражданской ответственности при международных автомобильных перевозках по системе «Зеленая карта» более подробно можно изучить по статье д-на Л. Тульчинского «Зеленая карта» – пропуск на транспортный рынок европейских стран, (ж. АТ, №3, 1997), а страхование при международных автомобильных перевозках – по книге Международные автомобильные перевозки. Ч. 1. Организационно и правовые аспекты / под ред. Ю.С. Сухина, В.С. Лукинского. Санкт-Петербург, 2000.

6. Страхование ответственности автоперевозчиков по операциям, попадающим под действие конвенции МДП

Такого вида страхование было введено в соответствии с Директивой Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и покрывает любую ответственность перевозчиков, связанную с использованием книжек МДП.

Как правило, страховой полис должен быть одобрен гарантийной организацией и МСАТ. Этот полис должен покрывать все риски по Карнет-TIR на сумму до 50 тыс. долл. США за каждую книжку МДП, находящуюся в обращении. Полис также должен покрывать все другие финансовые гарантии по каждому Карнет-TIR.

В Правилах страхования объектом страхования являются не противоречащие законодательству Республики Узбекистан имущественные интересы страхователя, связанные с обязанностью возместить убытки, причиненные таможенными органами государств, на/через территорию которых осуществляется автоперевозки грузов на условиях Конвенции МДП 1975 г., в связи с невыполнением требований, предъявляемых таможенными органами перевозчику.

Страховым случаем признается факт установления обязанности Страхователя в силу таможенного законодательства государства, на территории которого обнаружена нарушение в связи с операцией МДП, возместить убытки, причиненные имущественным интересам таможенных органов.

Согласно Правилам, также покрываются расходы по расследованию страхового случая и судебные расходы (издержки), понесенные Страхователем в суде в случае предъявления к нему за причинение убытков таможенным властям, а также разумно проведенные расходы по предотвращению или уменьшению размеров ущерба в рамках осуществления необходимых мер при ДТП.

Страховщик освобождается правилами от выплаты страхового возмещения, когда страховой случай наступил вследствие:

- прямого или косвенного воздействия ядерного взрыва, радиации и радиоактивного заражения, связанного с любым применением атомной энергии или радиоактивных материалов;
- всякого рода военных и террористических действий и их последствий;
- гражданской войны, народных волнений всякого рода или забастовок;
- изъятия, конфискация, реквизиции, ареста, уничтожения или повреждения груза по распоряжению государственных органов

Правилами страхования, не покрывается ответственность Страхователя:

- за полную или частичную утрату груза в результате дорожно-транспортного происшествия;
- за полную или частичную утрату груза вследствие непреодолимой силой;
- за недостачу груза вследствие проявления его естественных свойствах.

Надо иметь виду, что при наступлении страхового случая Страхователь или его представитель обязан принять все возможные меры к спасению и сохранению поврежденного груза, а также к обеспечению права на регресс к виновной стороне и в течении 15 дней известить о случившемся Страховщику в письменном виде.

Правилами страхования также предусмотрено непокрытые ответственности страхователя при использовании книжки МДП «Табак-алкоголь».

7. Медицинское страхование граждан, выезжающих за рубеж*

При международных автомобильных перевозках медицинское страхование граждан, выезжающих за рубеж, на случай внезапного заболевания, телесных повреждений, смерти, наступивших во время пребывания за границей, является *добровольным*, однако при некоторых обстоятельствах оно становится практически обязательным. При получении въездной визы в ряд государств необходимо предъявить медицинский страховой полис. Данное обстоятельство очень важно для международного перевозчика, поскольку перевозка возможна только при открытых визах для водителя. Причем в одних посольствах достаточно наличие полиса с минимальным лимитом страхового покрытия, и такие полисы, естественно, являются самыми дешевыми. в других посольствах стран дальнего зарубежья необходим полис с указанной обязательной страховой суммой в пределах от 10 до 25 тыс. долл. США.

Поэтому считается, что медицинское страхование выезжающих за рубеж является обязательным при международных автомобильных перевозках только в том случае, если посольство (консульство) требует наличия полиса при открытии визы, во всех остальных случаях это страхование является добровольным.

*Источником информации являются материалы по медицинскому страхованию международных автомобильных перевозчиков Убыстана, которые основываются на материалах АСМАП Россия (см. Учебное пособие Международные автомобильные перевозки, Санкт-Петербург, 2000, Ст. 119-123)

Как при обязательном, так и добровольном медицинском страховании граждан, выезжающих за рубеж, международный автомобильный перевозчик оказывается перед необходимостью выбора страховой компании, где можно приобрести такой полис. Естественно, если критерием выбора являются минимальные затраты на покупку страхового полиса, то следует найти страховщика, предлагающего самые низкие тарифы. Но при этом следует помнить, что цена на страховые полисы зависит, прежде всего, от страховой суммы, т. е. от предела ответственности страховщика по этому полису. А страховая сумма, в свою очередь, определяется перечнем услуг, предоставляемых застрахованному лицу при возникновении страхового случая.

Автоперевозчика может ждать еще одна не совсем приятная неожиданность при выборе страховой компании, страховая компания, выбранная им, может и не обеспечить страховую защиту на территории той страны, в которую будет совершена перевозка. Поэтому при приобретении страхового полиса необходимо уточнить территориальный предел его действия.

Кроме того, в страховой компании необходимо уточнить, каким образом при необходимости она обеспечит обещанную в полисе помощь, так как существуют две принципиально разные схемы действия страховщика при наступлении страхового случая:

- возмещение застрахованному лицу расходов, при возвращении на родину. Обязательным условием является предоставление застрахованным соответствующих документов, подтверждающих величину их затрат, то есть застрахованный гражданин сначала оплачивает все расходы, связанные с восстановлением здоровья, а затем страховщик их компенсирует;
- предоставление застрахованному лицу бесплатных услуг, оплату которых в пределах суммы страхового покрытия, определенного при заключении договора, осуществляет страховая компания в соответствии с документами, предъявляемыми ей организацией, оказавшей эти услуги.

В настоящее время ни одна страховая компания стран СНГ (в том числе России) не может своими силами обеспечить предоставление экстренной помощи на дальнем зарубежье своим гражданам. Примечательно отметить практику работы российских страховщиков с иностранными партнерами, которые и обеспечивают предоставление таких услуг. Такими партнерами являются либо страховые, либо сервисные и страховые, либо сервисные, страховые и перестраховочные компании одновременно. Страховщик передает таким компаниям в перестрахование определенный процент ответственности и такой же процент страховой премии (в пределах 65-95%).

Перечень услуг, предоставляемых застрахованному лицу, зависит от страховой суммы и определяется при заключении страхового договора. Перечень застрахованных услуг в разных компаниях различается, например, при медицинском страховании в «Ост-Вест Альянс» (Москва) - дочерней компании

холдинга «Альянс АГ» (Германия), с которой сотрудничает Российский АСМАИ, возмещению подлежат следующие расходы:

- услуги врачей;
- предписанные врачом медикаменты и перевязочные средства;
- необходимая транспортировка в ближайшую больницу или к врачу, а также расходы на перевозку больного при необходимости в другое медицинское учреждение по медицинским показаниям;
- болеутоляющая помощь стоматолога;
- дополнительные расходы: необходимая транспортировка на постоянное место жительства, расходы на сопровождающего, расходы на репатриацию останков.

Для того, чтобы перечисленные услуги были оказаны застрахованному лицу, находящемуся за рубежом, бесплатно, т. е. за счет страховой компании, ему необходимо связаться с диспетчерской службой «Mercure Assistance» в Мюнхене. Эта компания берет на себя:

- гарантию оплаты расходов на пребывание в стационаре;
- организацию и оплату расходов на перевозку в больницу или к врачу;
- организацию и оплату расходов на перевозку больного к месту постоянного жительства, если для этого есть предписания врачей;
- проверку обоснованности заключения врачей о необходимости перевозки больного на родину;
- сообщение родственникам о состоянии застрахованного лица;
- организацию установления контактов и обмена информацией между лечащими врачами на родине застрахованного лица и врачами, которые лечат его за границей.

Надо иметь в виду, что большинство страховых компаний исключают из страхового покрытия и не несут ответственности за расходы:

- на лечение хронических заболеваний, за исключением внезапных обострений, прямо угрожающих жизни застрахованного лица;
- на консультации, профилактические мероприятия;
- на стоматологическое протезирование;
- на реконструктивные и пластические операции и пр.

Все страховые компании применяют скидки для туристических групп в зависимости от количества приобретенных полисов. Многие страховщики предлагают скидки для детей в возрасте от 5 до 16 лет, однако, стоимость полиса для лиц старше 60 лет увеличивается в 1,5 раза, а для лиц старше 75 лет – в 3 раза.

8. Страхование транспортных средств по лизингу и предпринимательских (финансовых) рисков

Транспортные средства, реализуемые, по лизингу могут быть застрахованы от рисков утраты (гибели) или повреждения с момента поставки их продавцом и до момента окончания срока действия лизинга, если иное не предусмотрено договором. Стороны, выступающие в качестве страхователя и

выгодоприобретателя, а также период страхования транспортного средства в лизингу определяется договором лизинга.

Страхования предпринимательских (финансовых) рисков осуществляется по соглашению сторон договора лизинга.

Лизингополучатель в случаях, определенных законодательством, должен застраховать свою ответственность за выполнение обязательств, возникающих вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц в процессе пользования лизинговым транспортным средством.

Ответственность за сохранность транспортных средств по лизингу от всех видов имущественного ущерба, а также за риски, связанные с его п. гибелью, утратой, порчей, преждевременной поломкой, ошибкой, допущенной при эксплуатации, и иные имущественные риски с момента физической и принятии транспортных средств по лизингу несет лизингополучатель, если не предусмотрено договором лизинга.

Характерной особенностью лизинговых операций является длительность отношений между лизингополучателем и владельцем даваемых в лизинг транспортных средств, за которым на все время лизинга сохраняется право собственности. Важным условием лизинга является наличие страхового полиса.

Имеет значение не только величина, но и порядок оплаты страховых взносов, так как договор страхования вступает в силу после перечисления средств. Отдельные страховые компании допускают рассрочку первого платежа в 3 этапа по графику и тогда уже после первого этапа платежей можно рассчитывать на возмещение ущерба при наступлении страхового случая.

При возмещении страховой стоимости в различных страховых компаниях используются различные методы расчета амортизации транспортных средств. Отдельные компании используют регрессивные нормы амортизации, то есть первые годы – 30%, далее – 15% и после 5–6 лет эксплуатации – 10%. У других возможно использование постоянной нормы амортизации на весь срок эксплуатации – 10%, что более выгодно для тех, кто заключает договор ср.

Контрольные вопросы

1. Система страхования в РУз до приобретения им независимости
2. Страховой рынок Узбекистана. Четыре крупные функционирующие страховые компании и агентства
3. Конкуренция на страховом рынке
4. Минимальный размер уставного капитала страховщиков
5. Страхование гражданской ответственности владельцев иностранных компаниями
6. Страховые случаи на автотранспорте (приведите пример)
7. Группировка страхования по отраслям
8. Обязательные и добровольные страхования
9. Сущность страхования гражданской ответственности при МАС «Зеленой карте»
10. Стержневая цель системы «Зеленая карта»
11. Директивы ЕС 1989 года по вопросам страхования по «Зеленой карте»
12. Правила страхования ОСАО «Ингосстрах» России

13. Вопросы приобретения полиса «Зеленой карты» узбекскими автоперевозчиками
14. Сроки действия «Зеленой карты»
15. Ответственность перевозчиков, связанная с использованием книжки МДП
16. Возмещение убытков, причиненных имущественным интересам таможенных органов
17. Правила страхования и исключительные случаи
18. Медицинское страхование граждан, выезжающих за рубеж
19. Требование медицинского страхования при оформлении виз в страны дальнего зарубежья и СНГ
20. Две схемы действия страховщика при наступлении страхового случая
21. Практика работы Российских страховщиков с иностранными партнерами по обеспечению медицинских услуг по страховым полисам
22. Перечень услуг по полису медицинского страхования
23. Скидки для туристических групп и для детей в возрасте от 5 до 16 лет и возрастной тариф по медицинскому страхованию
24. Страхования транспортных средств по лизингу
25. Наличие страхового полиса при страховании транспортных средств по лизингу
26. Возможности рассрочки первого платежа по лизингу
27. Методы расчета амортизации ТС на период действия лизинга

ХIII. СОГЛАШЕНИЕ ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК

1. Особенности перевозки скоропортящихся грузов

В связи с развитием рыночных отношений и специализацией отдельных стран по выпуску конкретной продукции, а также с определенным ростом благосостояние отдельных групп граждан стран СНГ значительного увеличился поток пищевых и других скоропортящихся грузов в международном сообщении, в том числе овощей и фруктов, даров моря и цветов. Необходимо помнить, что качественные продукты питания рассматривается как залог здоровья нации и поэтому является одной из главных забот Правительства любой страны.

Удельный вес скоропортящихся грузов за рубежом составляет примерно 1 %, а при стоимостном выражении 12%. Ценность грузов и особые условия их перевозок формируют политику транспортировки. При перевозке скоропортящихся продуктов питания, должно быть строго соблюдено время доставки грузов в торговую сеть, особенно в ранние утренние часы для возможной реализации продукции потребителям с началом рабочего дня.

Номенклатура и, соответственно, условия хранения, транспортировки и реализации скоропортящихся продуктов питания очень разнообразны. Требования по сохранности качества достаточно жесткие, поэтому в каждом конкретном случае необходимо строго придерживаться условий по упаковке, погрузке, транспортировке и разгрузке, регламентированных целым рядом внутренних и международных документов.

Особые требования предъявляются к автотранспортному средству, которое должен изготавливаться из гигиенически чистых материалов, выдерживать на всем пути следования необходимый температурный режим и другие условия, способствующие сохранности качества данного продукта.

С момента принятия груза к транспортировке, перевозчик груза несет полную ответственность за качество перевозимого продукта, поэтому водитель (оператор) должен быть ознакомлен со всеми особенностями перевозимого продукта и правилами его реализации при непредвиденных обстоятельствах.

Основным документом, регламентирующим перевозку скоропортящихся грузов в международном сообщении, является Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)*.

Соглашением определяются понятия «скоропортящийся пищевой продукт (груз)», «специализированное транспортное средство», нормы соответствия этого средства предписанным условиям их использования для международных перевозок некоторых скоропортящихся продуктов.

* Э. Т. Кузьбобов и др. Прогрессивные способы уборки, после уборочной обработки, транспортировки и хранения плодовоовощной продукции. Алма-Ата, 1990.

2. Понятие скоропортящихся пищевые продукты

К скоропортящимся пищевым продуктам относятся продукты, которые для обеспечения сохранности качества при хранении и перевозке требуют соблюдения температурного режима, определенной влажности и строгого выполнения санитарно-гигиенических требований

Качество такой продукции – это совокупность свойств, обуславливающих ее пригодность к удовлетворению определенных потребностей людей в соответствии с ее назначением. Качество определяется вкусом, питательностью, содержанием питательных веществ, специфическим запахом, внешним видом и зависит от интенсивности протекания в продуктах микробиологических процессов, вызывающих их порчу (брожение, гниение и распад)

Жизнедеятельность, т.е. активное развитие и действие микроорганизмов продуктов, по мнению специалистов происходит при температуре 20–30°С и повышенной влажности воздуха

Развитие некоторых бактерий при температуре 0°С задерживается, но не всегда является губительным

Отдельные продукты портятся под действием пониженных температур, что требует их перевозки при нормальной или повышенной температуре.

По мнению специалистов, для каждого продукта, подвергающегося к перевозке, существует допустимый минимальный и максимальный температурные режимы, при котором процесс нежелательных изменений качества замедляется, что особенно важно знать при длительных перевозках, характерных для международного сообщения

Например, для свежих плодов и овощей существует естественный предел охлаждения, ниже которого наступает так называемая «биологическая смерть», что происходит при температуре замерзания внутри клеточных соков (у разных сортов и видов это составляет -1,5 – -2,5°С)

На качество продукта, активность микробиологических и биологических процессов и сохранности продукта влияет также вода, содержащаяся в нем. В свежих плодах и овощах содержится 72–5% воды, в мясе – 58–78%, в рыбе – 62–84%, в молоке – 88%; в хлебе – 35–50%.

Продукты с повышенным содержанием воды практически не могут сохраняться длительное время

Физические изменения воды, как основного компонента скоропортящихся продуктов, это льдообразование, которое начинается при температуре -0,4 – -4,2°С (у мяса -0,6 – -1,2°С, рыбы соленых водоемов – 2°С, молока -0,55°С, яиц -0,5°С) в зависимости от примесей солей, сахара в их структуре.

При температуре -8°С развитие микроорганизмов происходит в 40 раз медленнее, чем при 0°С.

Применение низких температур при перевозке и хранении скоропортящихся продуктов считается основным способом консервации большинства из них, обеспечивающим сохранность их пищевых и вкусовых качеств

Пониженные температуры увеличивают срок сохранности, например, при 20 °С некоторые продукты не портятся 10 часов, при 10 °С – 40 часов, при 2 °С – 120 часов.

Наилучшая температура для плодов и ягод при транспортировке от 0 °С до +1 °С; тропических и субтропических плодов от +2 °С до +4 °С при влажности воздуха 85–90% с циркуляцией (что обеспечивает равномерное распределение температур), вентиляцией для удаления лишней влаги, выделяемой плодами. Температура и влажность должны быть постоянными, чтобы не возрастала энергия дыхания и испарения воды.

Существенное значение для качественной перевозки имеет быстрое предварительное охлаждение скоропортящихся плодовоовощных продуктов, так как уменьшается интенсивность дыхания, замедляются темпы накопления и расхода энергетических запасов растительных тканей (задерживается созревание плодов), увеличивается устойчивость к возбудителям заболеваний.

Потери от порчи охлажденных плодовоовощных продуктов при транспортировании сокращаются на 3–12% и увеличивается выход стандартной продукции на 9–24%.

Например, при охлаждении до 0 °С зрелых томатов сроки сохранности увеличиваются на 4–7 суток; болгарских перцев при охлаждении до 0,5–2° сохраняется 35 дней; цветная капуста при 0 °С сохраняется 30–40 дней.

Перед транспортировкой вишню, черешню, абрикос нужно охладить до 3 °С, персик, землянику (клубнику) – до 4 °С; сливу – до 7 °С, что сохранит их качество до 20–90 дней.

Важна и температура, при которой собирают плодовоовощную продукцию. Например, яблоки, собранные при 12–16 °С охлаждают в зависимости от сорта до 5–6 °С (в течение 2–5 суток). Так охлаждают в Восточные Германии

В Италии зрелые яблоки охлаждают до температуры 0,5 °С за 1,5–24 часа, а незрелые – до 7–9 °С (затем при хранении каждые 15–20 дней понижают температуру до 1–2 °С).

В связи с возможным изменением физико-механических, биологических и других свойств продуктов, процесс их перевозки и даже кратковременного хранения должен быть обусловлен целым рядом определенных и обязательных условий и правил.

Нарушение соответствующих правил как со стороны владельцев продуктов, так и со стороны грузоперевозчиков чревато не только потерей качества продукта, но и полным лишением ценности продукции как реализуемого товара

Скоропортящиеся пищевые продукты по сложности условий могут быть поставлены на первое место. Пригодность их к употреблению в качестве продуктов питания ограничена температурным режимом и определенными сроками, условиями хранения и транспортировки.

По санитарным правилам скоропортящиеся продукты требуют перевозки в закрытой платформе-кузове, строго определенного температурного режима, систематической санитарной обработки и чистоты платформы-кузова, соблюдения сроков неизменности качества.

Скоропортящиеся продукты, как правило, легковесные. Объемная масса колеблется в пределах $300-600 \text{ кг/м}^3$, а из-за укладки их в штабели с воздушными зазорами для вентиляции нагрузочная масса их еще меньше ($220-450 \text{ кг/м}^3$).

Кроме того, они обладают ярко выраженной сезонностью: колебанием объемов их производства и перевозок; распыленностью дислокации производителей; сжатыми сроками перевозки.

Средняя дальность их перевозки больше, чем продуктов других видов.

3. Классификация скоропортящихся пищевых продуктов

Согласно Правилам перевозок автомобильным транспортом скоропортящихся продуктов питания в международном сообщении в зависимости от происхождения они делятся на следующие группы:

- продукты растительного происхождения: фрукты, овощи, ягоды, грибы и др.;
- продукты животного происхождения: мясо различных животных и птиц, рыба, рыбная икра, молоко, яйца и др.;
- продукты переработки: молочные продукты, в том числе сыры, различные жиры, колбасные и другие мясные изделия, плоды замороженные и др.;
- живые растения: срезанные цветы, цветы в горшках, саженцы деревьев и кустарников, рассада и др.

В зависимости от способа температурной обработки скоропортящиеся продукты делятся на:

- свежие или остывшие, без изменения их естественного состояния;
- охлажденные (до температуры $-6 - +4^{\circ}\text{C}$);
- замороженные (температура от -7 до -18°C);
- глубокозамороженные (температура ниже -18°C);
- подогретые (с повышенной температурой относительно температуры наружного воздуха).

В замороженном продукте, температура которого не выше -6°C , практически прекращаются биохимические процессы. Вода в таком продукте превращается в лед. Продукт в некоторой степени теряет вкусовые и ароматические свойства, но сохраняет питательность.

Температурные условия перевозки некоторых свежих скоропортящихся продуктов согласно действующим правилам представляются в табл. 22.

Температурные условия перевозки не некоторых продуктов питания

Наименование продукта (груза)	Температура при погрузке, °С	Температура воздуха в салоне кузова или рефрижератора при перевозке, °С	
		от	до
Продукты животного происхождения			
Консервы рыбные	0	+6	-1
Консервы всякие	-	+15	+20
Мясо животных и птиц (охлажденное)	0, +4	0	-1
Мясо животных и птиц (остывшее)	+4, +12	+10	+4
Молоко свежее и пастеризованное, молочные продукты в бутылках (длительность перевозки не более 12 часов)	+5	+5	0
Яйца (не подвергнутые холодильной обработке)	+8	+8	+4
Продукты растительного происхождения			
Капуста качанная (ранняя) и цветная	+8	+8	+1
Дыни и баклажаны	+10, +8	+10	+8
Картофель	-	+5	+20
Огурцы	+10	+10	+5
Помидоры бурые и розовые	+15	+15	+8
Помидоры красные	+8	+8	+4
Абрикосы (урюки)	+3	+3	0
Ананасы	+10, +13	+11	+8
Черешня, вишня	+3	+2	+1
Слива, алыча	+7	+7	+1
Мандарины	+5, +8	+8	+2

К скоропортящимся продуктам может быть применена общая классификация любых грузов:

- по физико-химическим свойствам: твердые, жидкие или наливные. Твердые грузы, в свою очередь, могут быть штучными или навалочными;
- по условиям перевозки: не требующие специализированного подвижного состава; требующие соблюдения санитарных и температурных режимов, следовательно, с учетом особенностей продукта;
- по срочности перевозки: требующие сжатых сроков для сохранения качества, грузы с длительным сроком перевозки и т.д.

При классификации скоропортящихся грузов, главенствующими должны оставаться признаки происхождения продукта и связанная с ним классификация по температурной обработке.

4. Соглашение АТР по международной транспортировке скоропортящихся пищевых продуктов

Желая улучшить условия сохранения качества скоропортящихся пищевых продуктов, Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН разработал специальное Соглашение АТР о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок. Данное соглашение вступило в силу с 1976 г.

В соответствии с ним в 1995 г. разработано Положение о международных перевозках скоропортящихся продуктов, которое устанавливает требование к этим перевозкам.

Соглашение АТР разработано для следующих целей:

- способствование международным перевозкам определенных видов скоропортящихся пищевых продуктов;
- повышение требований стандартов к международным перевозкам таких грузов;
- обеспечение справедливых условий конкуренций между перевозчиками;
- защита здоровья людей, сохранение скоропортящихся продуктов от порчи.

Для достижения указанных целей Соглашение предусматривает:

- установление единых технических стандартов температурных режимов для специальных транспортных средств и контейнеров, оборудованных рефрижераторными и изотермическими установками, используемыми на международных перевозках скоропортящихся продуктов;
- разработка методов тестирования перечисленных выше оборудований и их сертификации национальными органами;
- взаимного признания национальных сертификатов.

Соглашение является основным документом, регламентирующим условия международных автомобильных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов, которое направлено на сохранение первоначального качества и предохранения от порчи скоропортящихся продуктов. Для этого необходимо осуществление их перевозок в специализированных кузовах, то есть в кузовах, внутреннее пространство которых защищено от воздействия температуры окружающей среды тепловой изоляцией. Для поддержания пониженной температуры в кузове устанавливают систему охлаждения. Иногда для предотвращения промерзания и замерзания некоторых товаров при перевозке их в зимнее время, в кузовах автомобилей устанавливают систему отопления.

Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, используемое при таких перевозках называется соглашением АТР. АТР – это сокращение от французского названия: «Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports».

Французское правительство отвечало, более чем другие государства, за разработку проекта Соглашения и его успешного принятия. Оно было создано с целью развития наземного транспорта на территории Европы.

Это соглашение предусматривает общие требования и стандарты к условиям международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов и к транспортным средствам для их осуществления.

Соглашение применимо к изотермическим, рефрижераторным установкам и подогреваемому транспортному оборудованию, используемому или предназначенному для использования на международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов, которые производятся по авто-, или железной дороге, или по морским путям, протяженностью не более 150 км, или в любой комбинации этих видов транспорта, при условии:

— что пункт, в котором товары или оборудования, содержащие их, были погружены на авто- или железнодорожное транспортное средство, и пункт, в котором товары или содержащие их оборудования были выгружены с этого транспортного средства, находятся в разных государствах;

— что пункт, в котором осуществляется выгрузка товаров с этого транспортного средства, расположена на территории одной из договаривающихся сторон;

— не происходит «перегрузка» товара для его транспортировки по морю.

Соглашение АТР ратифицировали и к нему присоединились основные Европейские государства, США, Марокко и Республика Узбекистан.

Соглашением определены типы продуктов по состоянию и температурного режима.

К ним относятся:

- глубоко замороженные и замороженные пищевые продукты;
- пищевые продукты, не находящиеся в замороженном или глубоко замороженном состоянии;
- пищевые продукты, требующие при перевозке подогрева.

Действие Соглашения не распространяется на следующие продукты:

- продукты, не предназначенные для потребления человеком;
- продукты, перевозимые воздушным транспортом;
- другие товары, которые необходимо перевозить в охлажденном состоянии, например, медикаменты.

В соответствии с Соглашением, оборудование транспортного средства должно функционировать так, чтобы максимальная температура в любой части груза при погрузке, транспортировке или выгрузке не превышала допустимых норм, соответствующих роду перевозимого груза. Например:

Для замороженных продуктов:

Замороженные и глубокозамороженные концентрированные фруктовые соки	- 20°С
Замороженная или глубокозамороженная рыба	- 18°С
Сливочное масло и другие замороженные жиры	- 14°С
Замороженные субпродукты, яичные желтки, домашняя птица и дичь	- 12°С

Замороженное мясо и другие замороженные продукты	-10° С
По некоторым не замороженным продуктам:	
Молоко в цистернах для немедленного потребления	+ 4° С
Йогурт, сливки и свежий сыр	+ 4° С
Рыба не копченая, соленая, вяленая или живая	+2° С

Оборудование, предназначенное для перевозки скоропортящихся продуктов по Соглашению АТР, должно пройти проверку (тестирования) и иметь сертификат*. Обычно сертификаты выдаются сроком на 6 лет при полной проверке и сроком на 3 года при периодической. Сертифицированное оборудование должно иметь особую маркировку, которая состоит из надписи заглавными буквами латинским шрифтом темно-синим на белом фоне, с указанием сверху дату истечения срока действия сертификата. Если оборудование снабжено удаляемыми или демонтируемыми термическими установками, то к особой маркировке добавляется буква Х.

При международных перевозках скоропортящихся продуктов, когда сертификационная табличка не прикреплена на транспортном средстве, сертификат или его фотокопии должны храниться:

- у водителя транспортного средства или тягача, когда перевозка осуществляется исключительно по автодороге или в комбинации автодороги и моря без перевалки груза;
- у оператора оборудования во всех остальных случаях.

Преимущества АТР

Соглашение имеет следующие преимущества:

- производителям транспортных средств и оборудований открыты рынки во всех странах, как членов Соглашения, так и других; эксперты могут проверять пригодность транспортных средств, взятых в аренду, для перевозки своих товаров;
- сертифицированные транспортные средства могут перевозить грузы во всех странах, как членов Соглашения, так и других.

Недостатки АТР

Соглашение имеет следующие недостатки:

- дороговизна и сложность выполнения контроля для определенных коротких маршрутов;
- перевозки по морю на расстояние от 150 км и более не подчиняются конвенции АТР;
- в соответствии с требованием Соглашения проверяется только работа оборудования, а не состояние самой перевозимой продукции.

Тестирование. Тестирование по Соглашению АТР проводится только на специальных проверочных станциях от лица Уполномоченного органа транспорта в течение 2-5 дней. Заявление подается за 28 дней до проверки по форме GV 235

Тест АТР на соответствие типа. Он аналогичен с тестом АТР для

* Учтите, что в РУ пока не выпускаются транспортные средства для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, и ни в том параграфе использованы материалы дореволюционного издания

транспортных средств, но проводится только на специальных станциях. Заявление подаётся за 28 дней до тестирования.

Тест предназначен для проверки стандартного оборудования, производимого в большом количестве. Проверяется выборочно только один образец оборудования и, если он соответствует нормам, выдаётся сертификат соответствия типу оборудования (форма GV 224), сертификаты выдаются на следующий срок действия:

- при полном тестировании оборудования – 6 лет
- тестирование АТР на соответствие типа – 6 лет
- при периодической проверке – 3 года

После тестирования ставится отличительный знак, представляющий собой латинские буквы темно-синего цвета на белом фоне.

Окончание срока действия сертификата. После истечения срока действия сертификата перевозчик может подать новое заявление на тестирование или осмотр. При этом инспектор выбирает на тестирование только одно оборудование из 100 предложенных. При успешном тестировании выданный сертификат действителен в отношении всех 100 единиц оборудования в течение 6 лет.

Сертификационная табличка. После выдачи сертификата АТР к оборудованию может прикрепляться сертификационная табличка белого цвета с синими буквами.

Табличка должна надежно крепиться на хорошо видимом месте рядом с другими табличками о допущении, выданными в официальных целях. Табличка, соответствующая образцу, приведенному ниже, должна быть прямоугольной формы и быть изготовленной из нержавеющей и огнестойкого материала с размером 160x100 мм. Надписи на табличках должны быть легко читаемыми и нестирающимися; на них на английском, французском или русском языке должны быть приведены следующие сведения:

а) латинские буквы «АТР», за которыми следует слово «Утверждено для транспортировки скоропортящихся пищевых продуктов»;

в) слова «Официальное допущение», за которыми следует отличительный знак государства (используемый в международных автомобильных перевозках), которое допустило данное транспортное средство, и номер (цифры, буквы и т.д.) отметки о допущении;

с) слова «Транспортное средство», за которыми следует индивидуальный номер, предназначенный для идентификации конкретной транспортной единицы (это также может быть заводской номер);

д) слова «Буквенное обозначение СПС», за которыми следует опознавательное буквенное обозначение транспортного средства, соответствующее его классу и категории;

е) слова «Действительно до», за которыми следует дата (месяц и год) истечения срока допущения данного транспортного средства. Если допущение возобновляется после испытания или осмотра, последующая дата истечения срока может быть указана на той же строке.

Пример сертификационной таблички

APPROVED FOR TRANSPORT OF PERISHABLE FOODSTUFFS утверждено для транспортирования скоропортящихся продуктов АТР APPROVAL NUMBER: (GB-LR-456789) номер официального допущения EQUIPMENT NUMBER: (AB12C987) номер транспортного средства (оборудования) АТР MARK: (RNA) буквенное обозначение СПС VALID UNTIL: 11-2005 действительно до Примечание: данные в скобках, приведены в качестве примера	100 мм
160 мм	

Высота букв «АТР», а также букв, входящих в состав буквенного обозначения, должна составлять приблизительно 20 мм. Высота других букв и цифр должна быть не более 5 мм.

В тех случаях, когда оборудование повреждено и не выдерживается температурный режим и в случае не использования оборудования перевозчик должен об этом сообщить в отделение сертификации в течение 21 дня.

Требуется, чтобы на кузове и рефрижераторном оборудовании была следующая информация:

- страна производства или буквы, используемые при междугородних автомобильных перевозках;
- название производителя или наименование компании;
- модель;
- серийный номер;
- месяц и год выпуска.

Аннулирование. Если обнаружится, что оборудование не соответствует требованиям стандарта, то в этом случае инспектор сертификации должен:

- информировать обладателя сертификата о его аннулировании;
- требовать от владельцев сдать сертификат в течение 5 дней;
- выдать владельцу сертификат, соответствующий более низкому стандарту

Владелец сертификата имеет право подать апелляцию соответствующему Государственному органу в течение 6 недель, в случае необоснованного отказа инспектора выдать сертификат

Применение полномочий. Проверяющие (лица, осматривающие оборудование) имеют право:

- в любое время осматривать транспортное оборудование, перевозящее скоропортящиеся грузы;
- осматривать любые помещения и в любое время проводить инспекцию;
- требовать предъявления сертификата у любого водителя, совершающего международные перевозки;
- запретить ввоз скоропортящихся пищевых продуктов;
- запретить выгрузку продуктов без разрешения компетентных органов.

Нарушения и штрафы. На международных перевозках нарушением являются:

- отсутствие сертификата о соответствии оборудования или сертификационной таблички;
- отсутствие знака, соответствующего данному типу оборудования;
- противоречие любому из правил Соглашения;
- препятствие действиям проверяющих лиц;
- не предъявление водителем сертификата;
- нарушение при использовании транспортного оборудования;
- нарушение в знаках соответствия;
- дате данных сведений;
- нарушении в отношении иностранных транспортных средств;
- подделка сертификатов соответствия.

По всем этим нарушениям сразу могут выноситься решения суда, кроме нарушения в подделке, по которому может быть предъявлено более строгое обвинение. Наказанием может быть денежный штраф или два года лишения свободы.

В качестве альтернативы к сертификату АТР на оборудование может прикрепляться пластина с подтверждением сертификации.

От производителей оборудования требуется установка пластины (таблички) на корпусе и на холодильном оборудовании (как этого требует особая маркировка) со следующей информацией: страна производителя и буквенные обозначения, используемые в международных автомобильных перевозках; наименование компании или имя производителя; модель; серийный номер; месяц и год производства. Пластина должна быть удалена, как только оборудование перестает соответствовать стандартам.

Поврежденное или измененное оборудование должно быть заново сертифицировано.

В Соглашении предусмотрены нарушения и несоответствия.

Нарушением является то, что любое лицо без видимой причины использует и разрешает использование оборудования для международной перевозки скоропортящихся грузов, которое не имеет действующего сертификата соответствия и сертификационной пластины, либо не в состоянии предъявить специальную маркировку оборудования.

В тех случаях, когда во время перевозки не выполняются положения АТР, продукты питания не могут быть размещены на территории ни одной из договаривающихся сторон вплоть до особого разрешения компетентных органов, которые могут запретить ввоз таких продуктов. Тот факт, что перевозка не соответствует требованиям соглашения, не лишает, сам по себе, контракт между отправителем и перевозчиком законной силы.

Проверяющее лицо может запретить движение по трассе иностранного или местного автомобиля, участвующего, по его мнению, в международных перевозках скоропортящихся продуктов, если совершается любое из вышеуказанных нарушений.

Вопросы общего характера международных перевозок и отдельные моменты взаимоотношений Договаривающихся Сторон, регламентированные соответствующими международными Соглашениями также относятся к перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (грузов).

Санитарно-гигиенические требования к транспортным средствам и водителям, перевозящим скоропортящиеся продукты, отражены в санитарных правилах, нормах и гигиенических нормативах, установленных государственной системой санитарно-эпидемиологического нормирования

Разрешительная система и санитарно-гигиенические требования к транспортным средствам и водителям, перевозящим скоропортящиеся продукты, действуют в Республике Узбекистан так же, как в других странах СНГ. Вопрос о контроле над движением автомобилей, осуществляющих международные перевозки, находится на рассмотрении Правительства республики.

5. Документы, сопровождающие перевозку скоропортящихся пищевых продуктов

Все организации (независимо от форм собственности) и частные предприниматели, осуществляющие автомобильные перевозки в коммерческих целях, должны получить лицензию на определенный срок или разовое разрешение на перевозку груза и пассажиров.

Образец свидетельства, выдаваемого на изотермические транспортные средства, транспортные средства - ледники, рефрижераторы или отапливаемые транспортные средства, предназначенные для международных автомобильных и железнодорожных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов



Номер (цифры, буквы и др.) определяющий
учреждение, выдавшее свидетельство и условное
обозначение оборудования

Транспортные средства			
Изотермические	Ледник	Рефрижератор	Отапливаемые

СВИДЕТЕЛЬСТВО

выданное в соответствии с Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)
(на языке страны и на английском, французском или русском языке)

1. Учреждение, выдающее свидетельство _____
2. Транспортное средство _____
(вагон, грузовой автомобиль, прицеп, контейнер, цистерна и т.д.)

3. Регистрационный номер _____, выданный (кем) _____

4. Принадлежит (кому) или эксплуатируется (кем) _____

5. Представлена (кем) _____

6. Принимается в качестве _____

6.1 с термическим(и) приспособлением(ями) о соответствии буквенных обозначений

6.1.1 автоновым

6.1.2 неавтоновым

съёмным

не съёмным

нужное вычеркнуть

7. На основании чего выдано свидетельство

Это свидетельство выдано на основании:

испытания транспортного средства

соответствия транспортному средству,

служащему образцов

периодического контроля

временных положений

нужное вычеркнуть

Если свидетельство выдано на основе испытания или со ссылкой на транспортное средство того же типа, прошедшее испытание, указать:

название испытательной станции _____

характер испытаний _____

(11. изотермические свойства или эффективность термического оборудования)

номер протокола _____

величину коэффициента К _____

полезная холодопроизводительность, при наружной температуре 30°C

и при температуре внутри платформы-кузова _____ °C _____ Вт

и при температуре внутри платформы-кузова ____ °С ____ Вт
и при температуре внутри платформы-кузова ____ °С ____ Вт

5. Свидетельство действительно до _____

При условии;

- 8.1.1. что изотермическая платформа-кузов, и в соответствующих случаях, термическое оборудование будет содержаться в исправности;
- 8.1.2. что термическое оборудование не будет подвергаться каким-либо значительным изменениям;
- 8.1.3. что в случае замены термического оборудования другим последнее должно иметь равную ему или большую холодопроизводительность

6. Составлено в _____ (дата)

7. _____
участков, выдаваемых свидетельству

Для получения лицензии на перевозку скоропортящихся пищевых продуктов, как грузов, компетентный орган управления автомобильным транспортом государства должен установить соответствие автотранспортного предприятия санитарным требованиям. В частности, автотранспортное предприятие должно быть оборудовано постом мойки и обработки транспортных средств, перевозящих скоропортящиеся продукты в специально оборудованных моечных блоках или на специальных площадках, подключенных к водопроводу, канализации и горячему водоснабжению. Пост, в свою очередь, должен иметь оборудование и инвентарь для уборки, мойки, сушки и дезинфекции автотранспортных средств, спецодежду для мойщиков (резиновые сапоги и перчатки, защитные очки, респираторы и др.), помещения для хранения и сушки уборочного инвентаря и спецодежды. Ответственное за обработку транспортного средства лицо должно быть назначено приказом или распоряжением по автотранспортному предприятию.

На каждый автомобиль, осуществляющий перевозку скоропортящихся пищевых продуктов, должен иметься санитарный паспорт, который выдается территориальным органом Госсанэпиднадзора сроком не более чем на 6 месяцев, а для особо скоропортящихся пищевых продуктов на 3 месяца.

Водитель-экспедитор (оператор) обязан иметь личную медицинскую книжку, спецодежду и соблюдать правила личной гигиены.

Для выполнения международных автомобильных и железнодорожных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов необходимо на все виды транспортных средств (рефрижератор, ледник или отопляемые) получить свидетельство о соответствии транспортных средств специальному Соглашению.

Свидетельство или его копия должны находиться на транспортном средстве во время перевозки и предъявляться по первому требованию контрольных органов.

Кроме свидетельства, на автомобиле должна быть установлена табличка-свидетельство о соответствии транспортного средства нормам. Такая табличка также является документом об аттестации СПС.

Кроме изложенного, в самом образце свидетельства отмечается тип термического приспособления и основание для проведения испытания. (периодический контроль, испытания и пр.) Если было проведено испытание, то должно быть указано название испытательной станции, характер испытания, величина коэффициента к и температурный режим перевозки кузова как внутри, так и снаружи.

Свидетельство выдается на определенный срок под гарантию соблюдения условий по эксплуатации термического оборудования.

Договор перевозки подтверждается составлением накладной. Причем ее отсутствие или неправильность не снимает ответственности с самого договора.

Накладная является доказательством принятия груза перевозчиком (накладная CMR прилагается).

Накладная составляется согласно статье 5 Конвенции КМДП – CMR в трех оригиналах (отправителю, перевозчику, получателю груза), но количество экземпляров с учетом копий может быть больше. Грузоотправителю, грузополучателю, перевозчику и, кроме того, при пересечении границ и переезде отрывается по одному листу. Форма накладной CMR дана в главе V.

Языком заполнения грузового манифеста CMR (торгово-транспортной накладной ЦМР) как в Республики Узбекистан, так и в России является русский. Для импортируемых грузов возможно заполнение на европейских языках международного общения: английском, немецком, испанском, французском или языке страны – импортера. Аналогично указываются наименования граф. Обычно наименования граф указываются на национальном языке и на одном из языков международного общения. Формы накладной в различных странах могут отличаться, но обязательным является наличие граф с 1-ой по 24-ую. Заполнение формы накладной также дано в главе V.

Перевозчик должен принять груз к перевозке, предварительно сверив его фактические характеристики, указанные в документах на груз, если такой возможности у перевозчика нет, то он должен указать в пункте 18, что груз принят без проверки количества мест (массы) или состояния. Возможно указание в этом пункте других замечаний перевозчика. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за ущерб и любые расходы, вызванные поврежденной упаковкой груза.

При перевозке мясных продуктов, а также сырых животных продуктов, необходимо ветеринарное свидетельство, выдаваемое органами ветеринарно-санитарного надзора (приложение 1, 2).*

Предупреждение завоза инфекционных болезней животных из-за границы – дело государственной важности, поэтому на пограничных и транспортных участках располагаются ветеринарные службы. Разрешающие движение по территории страны при наличии соответствующих документов и после осмотра грузов.

* Материалы в приложении разработаны Министерством биохимического СССР, Министерством здравоохранения СССР, так и другими странами СНГ.

Ветеринарные сертификаты выдаются накануне перевозок, и оформляются на языке страны экспортера, или при согласовании на другом языке.

Как видно из приложения 1, ветеринарный контроль при заготовке мясных продуктов для их отправки, проводится с учетом особенности различных видов мяса: говядины, свинины, птицы и т.п., что вызвано различными биологическими свойствами, возможными различными заболеваниями животных и требованиями к перевозке мяса различной. Естественно, что местность должна быть благополучной в отношении повально заразных болезней животных (приложение 2), порционности (туша, полутуша и пр.).

В случае отправки сырых животных продуктов они исследуются на соответствие нормативному качеству, а в свидетельстве указывается состояние местности, из которой производится вывоз продуктов.

Ветеринарное свидетельство выдается местной организацией ветеринарно-санитарного надзора в местах заготовки отправляемой продукции для ветеринарно-санитарного контроля по пути следования.

При перевозке живых растений необходимо оформить в инспекции по карантину растений карантинный сертификат на каждую отдельную партию растений с указанием конкретного наименования, веса, дислокации грузовладельцев, а также особых условий отправки и получения груза (приложение 3). Карантинный сертификат является документом строгой отчетности.

Если необходимо переадресовка в пути исследования, то нужно получить разрешение на каждую отдельную партию (приложение 4).

Грузоотправитель обязан оформить на отправляемый им груз товарно-транспортную накладную (ТТН или CMR в международном сообщении) и передать перевозчику сертификат (приложение 5) или качественное удостоверение (приложение 6) с указанием в нем фактической температуры груза перед погрузкой, а также качественного состояния грузов и упаковки. При перевозке овощей и фруктов указывается наименование помологических* сортов. В ТТН (CMR) и в сертификате в графе «Дополнительные сведения» или в качественном удостоверении (графа «Примечание») указывается предельная продолжительность транспортировки предъявляемых грузов. Без указания этого срока или, если этот срок меньше возможного срока доставки, скоропортящийся груз не должен приниматься к перевозке.

Для перевозки скоропортящихся грузов в авторефрижераторах оформляется «Лист контрольных проверок температуры груза и воздуха в салоне-кузове авторефрижератора» (приложение 7). Лист выдается водителю в двух экземплярах – один сдается вместе с ТТН (CMR) после окончания перевозки, другой должен быть возвращен в организацию (терминал), выдавшую лист.

Грузоотправитель делает пометки о фактической температуре при отправке, а грузополучатель – при получении.

Кроме указанных документов, являющихся специфическими для перевозок скоропортящихся грузов, при международных перевозках

* Поименование (от лат. rotundus – круглый, longus – длинный) плодов и ягод о сортах плодовых и ягодных растений. Заключается в расклатывание сортов и расклатывание сортовых классификаций.

установленных соглашениями и Конвенциями о международном автомобильном сообщении, водитель должен иметь регистрационные документы на себя и транспортное средство, которым он управляет. Сюда относятся, прежде всего, загранпаспорт с выездными и въездными визами стран, по территории которых должна выполняться перевозки, международное водительское удостоверение (*permis de conduire*) на право управления транспортным средством в соответствии с Конвенцией о дорожном движении; в ряде стран СНГ допускается применение личной контрольной книжки водителя, введение которой предусмотрено Европейским Соглашением о режиме труда и отдыха водителей, производящих международные перевозки (ЕСТР).

Транспортное средство должно иметь контрольное устройство – тахограф для автоматического учета режима движения и остановок по часам суток. В Республике Узбекистан рассматриваются вопросы применения тахографа на большегрузных автотранспортных средствах.

На автотранспортные средства необходимо иметь свидетельство о регистрации их в соответствии с Конвенцией о дорожном движении; разрешение на въезд транспортного средства в страну или на следование транзитом через территорию страны; свидетельство о страховании гражданской ответственности владельца транспортного средства за возможное причинение ущерба, третьим лицам на иностранной территории; свидетельство о допущении транспортного средства к международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Карнет-TIR); наличие регистрационных и отличительных знаков государства, в котором оно зарегистрировано; карнет де-пассаж, гарантирующий временный ввоз - вывоз транспортных средств для перевозок грузов в ряде стран Ближнего Востока.

Перевозчик должен быть зарегистрирован как пользователь системы – TIR.

Книжка МДП представляется во всех таможенных по пути следования.

Указанная система книжек МДП предназначена для облегчения перевозок путем упрощения таможенных процедур. Кроме того, TIR – Карнет, как единый документ, может сопровождать перевозку грузов и в смешанном сообщении (что важно для замороженных и глубокомороженных скоропортящихся грузов).

Если книжка МДП не оформлена или оформлена неправильно, таможенное место въезда в страну может направить перевозчика обратно в таможенное место выезда из соседней страны.

Вместо TIR – Карнета в определенных случаях может быть оформлен ВТТ (внутренний таможенный транзит).

Кроме того, должна быть грузовая таможенная декларация на груз для целей государственного таможенного досмотра.

6. Методика определения эффективности повышения и оптимальности уровня качества транспортируемых скоропортящихся пищевых продуктов

За последние годы широкое внедрение за рубежом получила перевозка отдельных скоропортящихся пищевых продуктов: овощей, фруктов, ряда

других грузов в специализированных транспортных средствах автомобильного транспорта. Это вызвано следующими причинами:

- повышением требований покупателей к доставке скоропортящихся пищевых продуктов в качественной и количественной сохранности;
- расширением производства пищевых продуктов, которые не могут быть перевезены в неспециализированном транспортном средстве;
- необходимостью повышения экономических показателей транспортно – экспедиционных операций и др.

Расчеты экономической эффективности повышения качества перевозок в целом представляет собой частный случай общей методики определения сравнительной эффективности инвестиционных вложений и базируется на основных его принципах. Это означает экономический эффект от повышения качества того или иного вида перевозок и определяется как разность затрат по их перевозке с прежним и новым уровнями (то есть на уровне качества продукта при приемке их к транспортированию) качества перевезенного товара.

Экономический эффект от повышения качества перевозок товаров обычно реализуется в сфере ее потребления (у покупателя). Улучшение качественной доставки скоропортящихся пищевых продуктов в сфере транспортирования связано, как правило, с дополнительными текущими и инвестиционными затратами. Поэтому при определении экономического эффекта повышения уровня качества перевозимых скоропортящихся пищевых продуктов, где необходимо установить конечные результаты. В них отражаются изменения суммарных общественных затрат труда в сферах транспортирования и потребления (для покупателя) этой продукции.

Изменения текущих затрат при транспортировании скоропортящихся пищевых продуктов определяются на основе себестоимости перевозок с разным уровнем качества доставленного продукта, а инвестиционных затрат – сопоставлением удельных инвестиционных затрат (чаще на транспортное средство) для перевозки продукта в первоначальном и варианте лучшей сохранности перевозимого продукта. В инвестиционные включаются все затраты, связанные с их подготовкой и внедрением (проектирование, испытания, разработка технологии их документации и т.п.).

Изменение себестоимости перевозки определяется сопоставлением изменяющихся статей затрат. Доставка продукта в лучшей сохранности может потребовать дополнительных инвестиционных затрат, связанных с внедрением новой технологии перевозки.

Обычно определяют экономический эффект от лучшей сохранности конечного состояния продукта с точки зрения покупателя (потребителя).

Годовой экономический эффект от лучшей сохранности качества перевозимого продукта в сфере ее транспортирования:

$$\mathcal{E}_1 = (C_1 + E_n \cdot I_1) - (C_2 + E_n \cdot I_2) \cdot B$$

C_1 и C_2 – себестоимость перевозки единицы продукции до и после внедрения мероприятий;

I_1 и I_2 – инвестиционные затраты при транспортировке до и после внедрении мероприятий;

E_n – нормативный коэффициент эффективности инвестиций;

B – объем транспортирования продукта (обычно годовой).

Изменение годовой величины инвестиционных и текущих затрат, отражающий экономический эффект для потребителя (покупателя) продуктов более высокого качества:

$$\mathcal{E}_n = E_n(I_1\alpha - I_2) + (C_1 - C_2) \cdot B$$

где I_1 и I_2 – инвестиционные затраты до и после внедрения мероприятий по лучшей сохранности перевозимого товара;

α – коэффициент эффективности цены реализации товара до и после внедрения мероприятий по лучшей сохранности товара;

C_1 и C_2 – годовая сумма эксплуатационных расходов по перевозке потребляемого товара прежнего и повышенного качества.

Общий годовой экономический эффект от повышения качества перевозимого скоропортящегося пищевого продукта определяется как сумма эффектов в сфере транспортирования и потребления (покупателя)

$$\mathcal{E}_t = \mathcal{E}_r + \mathcal{E}_n$$

Министерство
сельского и водного хозяйства
РУз
Ветеринарно-санитарный
надзор

Республика
Край (область)
Район (город)

Выдается ветеринарным персоналом в
местах заготовки мясных продуктов при
их отправке и предъявляется в пути
следования для ветеринарного контроля на
автомобильных дорогах,
железнодорожных и водных путях
сообщения.

ВЕТЕРИНАРНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО № _____

Дата _____ 20 г

Выдано (кому)

наименование учреждения, фамилия, имя, отчество ответственного сотрудника

в том, что предъявленные к осмотру и подлежащие отправке мясные продукты

род продуктов: говядина, конина, свиновка, баранина, гусиная, птица и др.

в консервировке

вид консервировки

способ, технология, наименование, название, ветеринар

в количестве

мест (туш) _____ полутуш _____ частей _____ всего весом

кг, выходит из

наименование базиса убойного пункта, базисной фабрики

наименование, наименование и пр.

Перед убоем животные (птицы) подвергнуты ветеринарно-санитарному осмотру.

Лошадь перед убоем подвергнута малленизации

Свинина исследованию на трихинеллез подвергалась

Да нет

Признаков недоброкачественности и порчи продуктов не обнаружено.

Свинина, птица, дичь и пр. следует в упаковке

произведенной с должной тщательностью

род упаковки

Мясные продукты направляются

наименование ж.д. станции

пристань и место назначения

и следуют для погрузки до станции ж.д. (пристань, пункты)

при спецификации

№ _____ от _____ 20 г.

Ветеринарный врач

Министерство
сельского и водного хозяйства
РУз
Ветеринарно-санитарный
надзор

Республика _____
Край (область) _____
Район (город) _____

Выдается ветеринарным персоналом в
местах заготовки сырых животных
продуктов при их отправке и
предъявляется в пути следования для
ветсанконтроля на автомобильных
дорогах, железнодорожных и водных
путях сообщения

место и учреждение, выдавшее свидетельство

ВЕТЕРИНАРНОЕ СВИДЕТЕЛЬСТВО № _____

Дата _____ 20 г

Выдано (кому) _____

наименование учреждения, фамилия, имя, отчество отправителя

в том, что предъявленные к осмотру и подлежащие отправке сырые животные

наименование животных продуктов

в консервировке

по каждому виду сыры отдельно

вид консервирования

пресно-сухое, сухо-соленое, мокро-соленое, шерсть, гнильца, мытая

в количестве _____ мест _____ штук

всего весом _____ кг, происхождения _____

бытовое, пилное, сборное

выходит из местности, благополучной в отношении повально заразных болезней
животных

Отправленные сырые животные продукты

какие

подвергались исследованию

какому, когда и где

Упомянутые продукты направляются в

пункт назначения

в упаковке

род упаковки

пронесенной с должной тщательностью и следуют для погрузки до пункта

при спецификации

№

от

20

г.

Ветеринарный врач

подпись (фамилию писать разборчиво)

Министерство сельского и водного хозяйства РУз Государственная инспекция по карантину растений По «...» 20 г.	Остается на транспорте в пункте отправления и хранится как документ строгой отчетности Карантинный сертификат № Серия Б 2005 г. действительно по «...» 20 г
I. Выдан	
..... находящемуся	
.....	
в том, что ему, разрешается отпустить и перебросить в хозяйство (организацию)	
.....	
находящееся	
.....	
..... следующий материал (груз)	
.....	
2. Общее количество мест штук	
3. Общий вес тонн	
4. Пункт отправления	
5. Пункт назначения	
6. Удостоверяется на основании полевого обследования, досмотра (ненужное зачеркнуть), лабораторного анализа, что	
.....	
.....	
7. Устанавливаются следующие условия при отправке и получении материала	
8. Выдан на основании	
.....	
.....	
Государственный инспектор по карантину растений	
Примечания: 1 Сертификат выдается и действителен на каждую отдельную партию материала 2 Переадресовка груза в пути следования без специального разрешения Госинспекции по карантину растений запрещается	

от «.....»20 г.

Разрешение №

На основании уполномочия № от «.....»20 г.
выданногоГосавтоинспекцией
по карантину с/хобласти
хозяйству (организации).....

наименование хозяйства или организации.

получившей полномочие

находящемусяразрешается
отпуск и переброска в хозяйство

наименование хозяйства получателя

нижеследующего материала (груза).....

наименование, количество

и вес груза по культурам

Обратная сторона разрешения

Общее количество мест общий вес

Пункт отправления

Пункт назначения

Удостоверяется, что

Срок действия настоящего разрешения по «.....»20 г.

Подпись лица, имеющего полномочие

Печать
хозяйства

Примечание. Разрешение выдано и действительно на каждую отдельную партию.

1. Станция отправления и отправитель
2. Станция назначения и получатель
3. Вид транспорта, его номер или название
4. Оборудование транспорта и система уклада продукции
-
(подробная характеристика оборудования, упаковки, топлива)
5. Состояние и упаковка продукции
-
(№ ящика по ГОСТ, частота, исправность)
6. Качество продукции по РТУ

[illegible]

Дополнительные сведения
Государственный инспектор по качеству
картофеля и плодоовощей
(подпись, фамилия, имя, отчество)

Заготконтора
Райпотребсоюзна овощи, картофель, фрукты и бахчевые
Область (край), республикаДата погрузки «...»20 г.
Система погрузки
Станция назначения
Получатель
Род вагона (баржи)Оборудование
Вагон
Жел дор.накладной № Баржа №
Состояние тары вес по жел дор.накладной

[illegible]

Срок доставкиПримечание

Подпись отправителя

Подпись представителя сторонней организации, участвовавшего при
осмотре продукции

(от какой суммированной должности, № документа)

Лист контрольных проверок температуры груза и воздуха в кузове авторефрижератора

К путевому листу № _____ водитель _____ № полуприцепа _____
 Поправки термометру полуприцепа °C _____
 подпись механика _____

Авторефрижератор загружен _____
 наименование груза _____

Наименование грузоотправителя _____

Наименование грузополучателя _____

Время подачи под погрузку _____

Температура подачи под погрузку _____

Температура в кузове перед погрузкой _____ °C

Температура груза перед погрузкой _____ °C

Подпись (грузоотправитель) _____

№ п/п	Дата, часы, минуты	Наименование контрольного пункта	Результаты замера температуры в кузове	Подпись ответственного лица контрольного пункта и штамп
1	2	3	4	5

Время прибытия к грузополучателю _____

Температура в кузове перед выгрузкой _____ °C

Подпись грузополучателя _____

Примечание: Лист контрольных проверок температуры грузов и воздуха в кузове рефрижератора выдается водителю терминалом, другим автотранспортным предприятием или организацией в двух экземплярах.

По окончании перевозки один экземпляр листа контрольных проверок возвращается в терминал и другие организации, а другой сдается водителем вместе с путевым листом в автотранспортное предприятие или организацию.

Контрольные вопросы

1. Почему особое внимание обращается на качество скоропортящихся пищевых продуктов питания?
2. Удельный вес скоропортящихся грузов на дальнем зарубежье
3. Особые требования к АТС, осуществляющим перевозки скоропортящихся грузов
4. Знание водителей (операторов) при перевозке скоропортящихся продуктов питания
5. Понятие «скоропортящиеся пищевые продукты»
6. Качество скоропортящихся продуктов питания
7. Понятие допустимых температурных режимов при перевозке скоропортящихся продуктов питания
8. Наилучшая температура и влажность воздуха для плодов и ягод при транспортировке
9. Температурные условия перевозки продуктов животного и растительного происхождения
10. Для чего производится предварительное охлаждение плодоовощных продуктов при транспортировке
11. Санитарные правила перевозки скоропортящихся продуктов
12. Классификация скоропортящихся пищевых продуктов
13. Для каких целей разработано соглашения АТР? Что предусматривается в соглашении для достижения этих целей?
14. Для перевозки замороженных продуктов, какую температуру должно обеспечивать оборудование транспортных средств?
15. Сертификационная табличка оборудования транспортных средств для перевозки скоропортящихся продуктов
16. Документы, сопровождающие перевозку скоропортящихся пищевых продуктов
17. Методика определения эффективности повышения и оптимальности уровня качества транспортируемых скоропортящихся пищевых продуктов

XIV. СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ДОПО/ADR

1. Опасные грузы и обеспечение безопасности их транспортировки

Опасный груз – вещества, материалы, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств и особенностей могут при их перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей природной среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей

Согласно ГОСТ 19433–88 «Грузы опасные. Классификация и маркировка» к ним относятся вещества и предметы, которые при транспортировании, выполнении перегрузочных работ и хранении могут послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств, складов, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, увечья, отравления, ожогов, отлучения или заболеваний людей или животных.

Большое значение имеет экологический аспект перевозок опасных грузов. Воздействие опасных веществ, перевозимых различными видами транспорта, на окружающую среду может вызвать необратимые изменения, и даже гибель флоры и фауны. Особое ошутимое отклонение экологического равновесия вызывают происшествия – инциденты с опасными грузами. Например, загрязнение рек и других водных бассейнов при разливе нефтепродуктов, гибель или заболевание животных при попадании химических веществ в сточные воды, уничтожение лесных массивов в результате пожара, возникшего при перевозке легковоспламеняющихся веществ и т.д.

В общем виде можно определить опасный груз как груз, физические, химические и биологические свойства которого способны оказать отрицательное или катастрофическое воздействие на людей, технику, сооружение и окружающую среду.

Номенклатура опасных грузов насчитывает несколько тысяч наименований. Все опасные грузы с идентификационными номерами размещены в Оранжевую книгу ООН. Этой книгой обязаны пользоваться все страны с целью ликвидации разночтения видов опасных грузов. В промышленно развитых странах мира до 60% опасные грузы перевозятся автомобильным транспортом. В основе обеспечения безопасности перевозок этих грузов лежат научно-обоснованные методы организации перевозок, чрезвычайно важно. Инциденты, которые, к сожалению, случаются при перевозке опасных грузов, приводят к большим человеческим жертвам и наносят огромный материальный и социальный ущерб. Для Республики Узбекистан наибольшая доля опасных для транспортировки грузов приходится на нефть и нефтепродукты, газы, разнообразные токсичные и легковоспламеняющиеся вещества, изделия, содержащие опасные вещества и т.п. На особом ряду стоят радиоактивные вещества.

2. Ущерб, наносимый экономике инцидентами при перевозке опасных грузов и меры его предотвращения

Не трудно заметить, что экономический ущерб, наносимый экономике инцидентами при перевозке опасных грузов может, составит миллиарды сум, а социальный ущерб, вызываемый гибелью людей, уничтожением природных ресурсов и национальных богатств страны, неисчислим. Для того, чтобы предотвратить возможный ущерб от перевозок опасных грузов, необходимо решить ряд практических задач, направленных на повышения безопасности их перевозок. Условно их можно делить на следующие задачи: организация перевозочного процесса; регламентация перевозок; управление перевозками; ликвидация последствий инцидентов.

Организация перевозочного процесса включает в себя мероприятия по техническому оснащению перевозок (транспортные средства, гара и средства механизации погрузочно-разгрузочных работ), безопасному движению по маршруту и обучению обслуживающего персонала.

Особое внимание требует к себе регламентация перевозок, разработка единых норм и правил перевозок опасных грузов, что позволит осуществить их стандартизацию и унификацию. Успешное решение этого вопроса обеспечит общий подход различных предприятий (ведомств организаций) к этому виду специальных перевозок.

Задачами управления перевозками являются их маршрутизация, выбор наиболее безопасного транспортного средства и специализация подразделений (предприятий), управлений по перевозке опасных грузов и обеспечение своевременной информации опасности перевозимых веществ.

К ликвидации последствий инцидентов относятся эффективное осуществление мероприятий по тушению пожаров, дезактивизации, дегазации, дезинфекции, первой медицинской помощи, эвакуация населения и восстановления разрушенных и поврежденных дорог, техники и других объектов.

3. Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ/ADR

Практика осуществления перевозок опасных грузов свидетельствует о высоком проценте аварий, в том числе на автомобильном транспорте, особенно при транспортировке нефти и нефтепродуктов. По оценкам экспертов на ликвидацию различных катастроф в Республике Узбекистан тратятся 1–2% валового национального продукта. В Узбекистане опасные грузы перевозятся в общем транспортном потоке, что во многом усложняет дорожное движение.

Поскольку охрана окружающей среды для любого государства сегодня стоит на первом месте, то перевозка опасных грузов требует специальных правил их обработки, выбора транспортных средств, тары и упаковки, профессиональной подготовки участников транспортного процесса. Такие требования важны не только при внутригосударственных перевозках опасных грузов, но и при транспортировке таких грузов в международном сообщении.

класс	Класс 5.1 Окисляющие вещества (ОК)	Неограничительный
класс	Класс 5.2 Органические пероксиды (ОП)	Неограничительный
	Класс 6.1 Токсичные (ядовитые) вещества (ЯВ)	Неограничительный класс
	Класс 6.2 Инфекционные вещества (ИВ)	Неограничительный класс
класс	Класс 7 Радиоактивные материалы (РМ)	Ограничительный
класс	Класс 8 Коррозионные (едкие) вещества (ЕК)	Неограничительный
	Класс 9 Прочие опасные вещества и изделия	Неограничительный класс

Класс 9 охватывают и продукции, которые во время транспортировки представляют опасность и не включены в 8 класс, например, асбест

Узбекистан готовится к вступлению в это Соглашение и поэтому всем владельцам автотранспорта, грузоотправителям и другим заинтересованным лицам необходимо заблаговременно проводить необходимые мероприятия. Они состоят из определенных требований к водителям, обслуживающему персоналу, транспортным средствам, к таре и упаковке, наличию и оформлению документации, организации перевозок, погрузочно-разгрузочных работ, обозначение транспортных средств и т.п. О необходимости вступления Республики Узбекистан в Соглашение ADR убеждает опыт организации опасных грузов на дальнем зарубежье. Осуществляемые автомобильные перевозки опасных грузов 2-го и 3-го классов в Узбекистане по своему объему несколько превышают объемы перевозок в Финляндии.

4 Виды ответственности грузоотправителя

В приложении А, установлены условия, касающихся классификации, пакетирования, маркировки и наклеивания этикеток опасных грузов, включая опасные отходы

Это приложение относится ко всем классам кроме 7. Перечень опасных грузов, составляющий данный класс, и набор положений подразделены в следующем виде

Упаковка

Общие условия

- максимальное количество в одной упаковке (любой пакет);
- материалы, упаковки, используемые в качестве тары;
- внутренняя упаковка (смягчающий материал);
- специальные условия упаковки определенных веществ;
- упаковка смешанных веществ

Маркировки и этикетки опасных грузов на пакетах
–идентификации.

количество и вид ярлыков (этикеток) опасных грузов.

Ярлыки должны быть утвержденного образца и:

- иметь надпись, в цифровом или буквенном виде, описывающую характер опасности, которая должна быть расположена в нижней части ярлыка;
- в случае необходимости их использования, ярлыки для опасных грузов должны быть надлежащим образом прикреплены к упаковкам или закреплены на цистернах. Использование специальных карточек, прикрепленных затем к упаковке, возможно только в случае, если описанные выше варианты крепления не могут быть использованы. На внешних упаковках и закрепленных цистернах вместо ярлыков возможно использование несмываемой маркировки для опасных грузов, соответствующей типовому образцу;
- в обязанности грузоотправителя входит прикрепление этикеток на упаковках и, если необходимо, их фиксация (нанесение) на цистерны и контейнеры.

Транспортная документация

При перевозке опасных грузов, регулируемой Соглашением, партия груза должна сопровождаться двумя следующими документами:

ОБРАЗЕЦ ДОКУМЕНТА - СВИДЕТЕЛЬСТВА

1		2	
ДОКУМЕНТ-СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПЕРЕВОЗЯЩИХ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ		ФАМИЛИЯ _____	
Свидетельство № _____		Имя (имена) _____	
Отличительный _____ страны, _____ выдавший		Дата рождения _____	
Свидетельство _____		Гражданство _____	
Действительно в отношении _____		Подпись владельца _____	
В цистернах _____ Кроме цистерн _____		Выдано _____	
1 _____		/Дата _____	
2 _____		Подпись _____	
3 _____		Продлено до _____	
4.1, 4.2, 4.3 _____		Кем _____	
5.1, 5.2 _____		Дата _____	
6.1, 6.2 _____		Подпись _____	
7 _____		И (или) печать (или штамп) органа, выдавшего свидетельство	
8 _____			
9 _____			
10 _____			
11 _____			
12 _____			
13 _____			
14 _____			
15 _____			
16 _____			
17 _____			
18 _____			
19 _____			
20 _____			
21 _____			
22 _____			
23 _____			
24 _____			
25 _____			
26 _____			
27 _____			
28 _____			
29 _____			
30 _____			
31 _____			
32 _____			
33 _____			
34 _____			
35 _____			
36 _____			
37 _____			
38 _____			
39 _____			
40 _____			
41 _____			
42 _____			
43 _____			
44 _____			
45 _____			
46 _____			
47 _____			
48 _____			
49 _____			
50 _____			
51 _____			
52 _____			
53 _____			
54 _____			
55 _____			
56 _____			
57 _____			
58 _____			
59 _____			
60 _____			
61 _____			
62 _____			
63 _____			
64 _____			
65 _____			
66 _____			
67 _____			
68 _____			
69 _____			
70 _____			
71 _____			
72 _____			
73 _____			
74 _____			
75 _____			
76 _____			
77 _____			
78 _____			
79 _____			
80 _____			
81 _____			
82 _____			
83 _____			
84 _____			
85 _____			
86 _____			
87 _____			
88 _____			
89 _____			
90 _____			
91 _____			
92 _____			
93 _____			
94 _____			
95 _____			
96 _____			
97 _____			
98 _____			
99 _____			
100 _____			

1. Не нужно вычеркивать.

2. Относительно действительности в отношении веществ других классов см. с. 3.

1 Опишите вид, происхождение 2 3 Действительно в отношении веществ других классов Вisterиях 1 2 3 Дата 4 1, 4.2, 4.3 5 1, 5.2 6 1, 6.2 7 8 9 Не вisterиях 1 2 3 Дата 4 1, 4.2, 4.3 5 1, 5.2 и/или 6 1, 6.2 Печать или штамп 7 8 9 10 Неужное вычеркнуть		Только для национальных правил
--	--	--------------------------------

СВИДЕТЕЛЬСТВО О ДОПУСКЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ К ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

СВИДЕТЕЛЬСТВО №

- 1 Удостоверяю, что указанное ниже транспортное средство отвечает условиям предписанным Европейским соглашением о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) для допущения его к международной дорожной перевозке опасных грузов
- 2 Завод-изготовитель и тип транспортного средства
- 3 регистрационный номер (если таковой имеется) и номер шасси
- 4 Наименование автотранспортной организации, перевозчика или владельца и его адрес
- 5 Описанное выше транспортное средство было подвергнуто осмотру, предписанному в маргинальном номере 10.282 приложения «В» к ДОПОГ, и отвечает требованиям предъявляемым для допущения его к международной дорожной перевозке опасных грузов, предусмотренных в следующих классах, пунктах и подпунктах (в случае необходимости указать название вещества или идентификационный номер вещества)
- 6 Замечание
- 7 Действительно до: Печать выдавшего свидетельство учреждения в
Дата
Подпись
- 8 Срок действительности продлен до: Печать выдавшего свидетельство учреждения в
Дата
Подпись
- 9 Срок действительности продлен до: Печать выдавшего свидетельство учреждения в
Дата
Подпись

ПРИМЕЧАНИЕ

1. На каждое транспортное средство должно выдаваться отдельное свидетельство, если только не предусмотрено иного, например, для класса I.

2. Настоящее свидетельство должно быть возвращено выдавшему его учреждению: после прекращения эксплуатации транспортного средства; если транспортное средство перешло к другой автотранспортной организации, перевозчику или владельцу, указанному в п. 4, после истечения срока действительности свидетельства, если существенно изменилась одна или более основная характеристика транспортного средства.

Грузоотправитель должен в письменной форме уведомить перевозчика относительно конкретных деталей. Необходимо использовать официальный язык европейской страны-отправителя, однако в случае, если это не английский, французский и немецкий, должен быть использован один из трех названных языков.

Информация о том, что опасный груз перевозится в соответствии с Соглашением, должна быть включена в транспортный документ.

Отгрузка должна сопровождаться письменными инструкциями на случай возникновения аварийной ситуации. Указанные инструкции должны быть предоставлены перевозчику, самые поздние, при получении заказа на перевозку. Хотя Соглашение о перевозке опасных грузов не указывает точного формата документации, которая должна содержать эти инструкции, многие операторы предоставляют так называемую «ТРЕМКАРД (TREM CARD)», то есть аварийную транспортную карту на случай возможной аварии. Инструкция представляется на языке страны назначения, и должна храниться в кабине водителя. В ней должны быть:

- характер опасности, присущий перевозимым опасным веществам, или меры безопасности, которые должны быть предприняты;
- необходимые действия и возможные рекомендации по лечению в случае контакта с грузами;
- то же в случае пожара и используемое противопожарное оборудование;
- то же в случае поломки или ухудшения состояния упаковок (особенно в случаях просыпания на дорожное полотно);
- то же, для веществ, опасных для водной среды, необходимые меры при просыпании с тем, чтобы избежать или уменьшить урон, наносимый водной среде.

Для определенных танкерных автотранспортных средств или автотранспорта, который используется для перевозки контейнеров-цистерн, должна быть выдана следующая дополнительная информация: наименование вещества, его класс, номер и буквенное обозначение, а также его идентификация и идентификационные номера (коды) возможной опасности.

Имеется специальная инструкция для транспортировки пустых, неочищенных емкостей, которые до того содержали опасные вещества.

Обязанности перевозчика

К Соглашению имеется приложение, в котором содержатся условия по отношению к транспортным средствам и каким образом груз должен быть транспортирован.

Освобождение перевозчика от ответственности ADR обеспечивается, если полный брутто вес груза превышает установленный предел. Данный предел варьируется в соответствии с видом перевозимых опасных грузов.

В дополнение к ранее описанной обязанности потребуется наличие следующих документов:

- копия основного текста специального Соглашения в том случае, если транспортировка осуществляется по его условиям;
- сертификат разрешения на транспортное средство (требуется только для специальных цистерновозов, транспортных средств, перевозящих цистерны и контейнеры, и транспортные средства, перевозящие взрывчатые вещества);
- сертификат, подтверждающий проведение специального обучения водителя;
- разрешение на выполнение данной транспортной операции

5. Типы транспортных средств и оборудования

Транспортная единица, груженная опасными веществами, не может содержать более одного прицепа или полуприцепа. Могут налагаться специальные условия, касающиеся используемого для перевозки конкретного вида опасных грузов транспортного средства.

Пакеты, составляющие упаковку, сделанную из материалов, чувствительны к влаге, могут грузиться только в закрытые и обшитые листом транспортные средства. Автотранспортные средства, превышающие 16-ти тонн максимально разрешенного веса и прицепы, превышающие 10 тонн разрешенного веса, должны быть снабжены антиблокировочным тормозным устройством и надежными тормозными системами, которые должны соответствовать определенным стандартам. Рассматриваемые автотранспортные средства представляют собой топливозаправщики (автомобили с цистерной), автомобили, используемые для перевозки цистерн-контейнеров и автомобили, используемые для перевозки взрывчатых веществ — для всех случаев впервые зарегистрированные после 1993 года. Любые подобные автомобили и прицепы, зарегистрированные до указанной даты и остающиеся в эксплуатации после 1999 года, также должны быть оснащены подобным оборудованием.

В случае применения правил относительно перевозки «полной нагрузки», компетентные органы могут потребовать, чтобы автомобиль или контейнер был загружен в одном пункте и разгружен также только в одном пункте. «Полная нагрузка», таким образом, определяется как любая отгрузка, исходящая от одного грузоотправителя, который пользуется правом эксклюзивной аренды автомобиля или контейнера, и всех операций по погрузке и разгрузке.

выполняемых в соответствии с инструкциями грузоотправителя или грузополучателя.

Твердые опасные вещества не обязательно могут перевозиться навалом (без пакетирования), если на данный способ перевозки не получено специальное разрешение. Условия перевозки в контейнерах и цистернах, а также использования контейнеров и цистерн, зависят от перевозимых опасных веществ.

Транспортировка отдельных видов опасных грузов требует, чтобы водитель сопровождался помощником, который должен быть способен при необходимости к управлению автомобилем.

Никакие пассажиры, за исключением помощника водителя, не могут перевозиться на транспортных средствах, осуществляющих перевозку опасных веществ.

Во время парковки используется стояночный тормоз. Если при парковке в ночное время или при плохой видимости и его фара не работает, то на дорогу должны устанавливаться два желтых фонаря (спереди и сзади транспортного средства) на расстоянии порядка 10 м каждый.

Транспортные средства должны быть оснащены огнетушителями. Транспортная бригада должна владеть навыками работ с противопожарным оборудованием, находящимся на транспортном средстве.

В транспортное средство нельзя вносить осветительные приборы с открытым пламенем или имеющие металлическую поверхность, которая может вызвать искры. В зависимости определенных обстоятельств должны быть подготовлены специальные требования в отношении электропроводки, батарей и освещения.

Каждая транспортная единица, перевозящая опасные вещества, должна быть оборудована:

- двумя желтыми фонарями (непрерывный или мигающий свет), которые не зависят от электрооборудования автомобиля;
- необходимым оборудованием для принятия первичных мер безопасности описанных грузов;
- должна быть снабжена индивидуальным набором инструментов для проведения аварийного ремонта автомобиля, а также, по крайней мере, одним тормозным башмаком (тормозной колодкой);
- необходимым оснащением для принятия мер безопасности в соответствии с письменными инструкциями для аварийных ситуаций, к примеру, ТРЕМ, КАРТОЙ, для перевозимых грузов

ПОГРУЗКА, РАЗГРУЗКА И ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

- запрещено курение в кабине или вблизи автомобиля в процессе выполнения погрузочно-разгрузочных операций;
- необходимо избегать превышения максимально разрешенной нагрузки автомобиля;

Обязанности перевозчика

К Соглашению имеется приложение, в котором содержатся условия по отношению к транспортным средствам и каким образом груз должен быть транспортирован

Освобождение перевозчика от ответственности ADR обеспечивается, если полный брутто вес груза превышает установленный предел. Данный предел варьируется в соответствии с видом перевозимых опасных грузов.

В дополнение к ранее описанной обязанности потребуются наличие следующих документов:

- копия основного текста специального Соглашения в том случае, если транспортировка осуществляется по его условиям;
- сертификат разрешения на транспортное средство (требуется только для специальных цистерновозов, транспортных средств, перевозящих цистерны и контейнеры, и транспортные средства, перевозящие взрывчатые вещества);
- сертификат, подтверждающий проведение специального обучения водителя;
- разрешение на выполнение данной транспортной операции

5. Типы транспортных средств и оборудования

Транспортная единица, груженная опасными веществами, не может содержать более одного прицепа или полуприцепа. Могут налагаться специальные условия, касающиеся используемого для перевозки конкретного вида опасных грузов транспортного средства.

Пакеты, составляющие упаковку, сделанную из материалов, чувствительны к влаге, могут грузиться только в закрытые и обшитые листом транспортные средства. Автотранспортные средства, превышающие 16-ти тонн максимально разрешенного веса и прицепы, превышающие 10 тонн разрешенного веса, должны быть снабжены антиблокировочным тормозным устройством и надежными тормозными системами, которые должны соответствовать определенным стандартам. Рассматриваемые автотранспортные средства представляют собой топливозаправщики (автомобили с цистерной), автомобили, используемые для перевозки цистерн-контейнеров и автомобили, используемые для перевозки взрывчатых веществ для всех случаев впервые зарегистрированные после 1993 года. Любые подобные автомобили и прицепы, зарегистрированные до указанной даты и остающиеся в эксплуатации после 1999 года, также должны быть оснащены подобным оборудованием.

В случае применения правил относительно перевозки «полной нагрузки», компетентные органы могут потребовать, чтобы автомобиль или контейнер был загружен в одном пункте и разгружен также только в одном пункте. «Полная нагрузка», таким образом, определяется как любая отгрузка, исходящая от одного грузоотправителя, который пользуется правом эксклюзивной аренды автомобиля или контейнера, и всех операций по погрузке и разгрузке.

выполняемых в соответствии с инструкциями грузоотправителя или грузополучателя.

Твердые опасные вещества не обязательно могут перевозиться навалом (без пакетирования), если на данный способ перевозки не получено специальное разрешение. Условия перевозки в контейнерах и цистернах, а также использования контейнеров и цистерн, зависят от перевозимых опасных веществ.

Транспортировка отдельных видов опасных грузов требует, чтобы водитель сопровождался помощником, который должен быть способен при необходимости к управлению автомобилем.

Никакие пассажиры, за исключением помощника водителя, не могут перевозиться на транспортных средствах, осуществляющих перевозку опасных веществ.

Во время парковки используется стояночный тормоз. Если при парковке в ночное время или при плохой видимости и его фара не работает, то на дорогу должны устанавливаться два желтых фонаря (спереди и сзади транспортного средства) на расстоянии порядка 10 м каждый.

Транспортные средства должны быть оснащены огнетушителями. Транспортная бригада должна владеть навыками работ с противопожарным оборудованием, находящимся на транспортном средстве.

В транспортное средство нельзя вносить осветительные приборы с открытым пламенем или имеющие металлическую поверхность, которая может вызвать искры. В зависимости определенных обстоятельств должны быть подготовлены специальные требования в отношении электропроводки, батарей и освещения.

Каждая транспортная единица, перевозящая опасные вещества, должна быть оборудована:

- двумя желтыми фонарями (непрерывный или мигающий свет), которые не зависят от электрооборудования автомобиля;
- необходимым оборудованием для принятия первичных мер безопасности описанных грузов;
- должна быть снабжена индивидуальным набором инструментов для проведения аварийного ремонта автомобиля, а также, по крайней мере, одним тормозным башмаком (тормозной колодкой);
- необходимым оснащением для принятия мер безопасности в соответствии с письменными инструкциями для аварийных ситуаций, к примеру, ТРЕМ. КАРТОЙ, для перевозимых грузов

ПОГРУЗКА, РАЗГРУЗКА И ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

- запрещено курение в кабине или вблизи автомобиля в процессе выполнения погрузочно-разгрузочных операций;
- необходимо избегать превышения максимально разрешенной нагрузки автомобиля;

- необходимо соблюдать осторожность при смешивании различных видов грузов. Некоторые виды грузов не могут перевозиться совместно с другими;
- необходимо проводить очистку автомобилей и контейнеров после выгрузки опасных грузов, перевезенных навалом, если следующая партия груза представляет собой другое вещество, а также после перевозки упакованных опасных грузов, в процессе перевозки которых произошло повреждение и просыпание содержимого;
- отгрузка должна быть складирована и закреплена таким образом, чтобы предотвратить ее смешение;
- упаковки, содержащие опасные грузы должны быть отделены от прочих грузов;
- запрещается погрузка поверх «хрупкой упаковочной тары», произведенной из стекла, фарфора, керамики или аналогичных материалов, которая не имеет покрытия, надежно защищающего от удара;
- ни один из членов экипажа не имеет права на вскрытие упаковки, содержащей опасные вещества;
- при проведении погрузочно-разгрузочных работ необходима полная остановка двигателя, за исключением случаев, когда он используется для работы погрузочно-разгрузочного оборудования. В процессе перевозки, цистерны-контейнеры должны быть надежно закреплены на раме автомобиля таким образом, чтобы обеспечить соответствующую защиту автомобиля или цистерны-контейнера против вертикальных и горизонтальных воздействий и опрокидывания.

6. Маркировка автомобиля

Автомобили, осуществляющие перевозку опасных грузов, регулирующую Соглашением ADR, габариты которых превышает установленные объемы, указанные в его приложениях, должны быть оснащены прямоугольными светоотражающими табличками оранжевого цвета (шириной 40 см и высотой 30 см, с черной рамкой не шире 15 см). Она устанавливается вертикально в передней и задней частях автомобиля с тем, чтобы обеспечить ее четкую видимость. Для автомобилей с цистернами, которые перевозят только один вид опасного груза, оранжевая табличка, прикрепленная спереди и сзади автомобиля, должна быть разделена на две части одной горизонтальной линией. Идентификационный код, означающий степень опасности перевозимых грузов, указывается в верхней части данной таблички, а идентификационный номер груза (номер ООН или ЕС) в ее нижней части. Идентификационный код, означающий степень опасности (известный как код Кемлера) и указываемый в верхней части таблицы, устанавливается в соответствии со следующим списком:

- 2 Выделение газа вследствие его сжатия / под давлением;
- 3 Испарение горючих жидкостей и газов;
- 4 Горючие твердые вещества;

- 5 Окисляющие вещества;
- 6 Токсичные вещества;
- 7 Коррозионные (едкие) вещества;
- 8 Риск возникновения спонтанной бурной реакции.

Для усиления опасности цифры можно указать удвоенные. Например, знак «66» означает очень опасное токсичное вещество. Если достаточно указать одной цифры, то второй будет «О». Кроме того «22» означает, что перевозится охлажденный газ.

Добавление префиксного символа «Х» к номеру означает строгое запрещение использования воды в отношении перевозимого вещества, например, Х423 указывает на горючее твердое вещество, которое может выделить газ при контакте с водой.

При перевозке различных веществ в отдельных секциях цистерны необходимо использовать отдельные таблички, содержащие указанную выше информацию, которая прикрепляется к обеим/одной из сторон цистерны на ее соответствующей секции, а незаполненная табличка улавливается на передней и задней частях автомобиля.

Аналогичное требование предъявляется в отношении автотранспортных средств с установленными цистернами-контейнерами, однако в этом случае таблички, содержащие идентификационный код с указанием степени опасности и идентификационный код перевозимого вещества, должны прикрепляться не к автомобилю, а к контейнеру.

Помимо оранжевых табличек, автомобили с цистернами и автомобили, перевозящие цистерны-контейнеры, должны иметь наклейки с указанием соответствующего класса опасности (или ромбы). Размер табличек, известных также как плакаты, должен составлять 250х250 мм.

Автомобили с цистернами должны иметь подобные таблички на обеих сторонах и в задней части автомобиля, цистерны-контейнеры – на всех четырех вертикальных поверхностях.

Оранжевые таблички и наклейки (плакаты) удаляются или прикрываются после разгрузки, очистки и/или вакуумирования автомобиля

7. Обучение водителя

Водителю цистерновоза или транспортных средств, перевозящих цистерны-контейнеры, вместимостью более 3000л и (или) 3,5 тонн максимально допустимого веса и водители, перевозящие уложенные в пакет опасные грузы на транспортных средствах, вместимостью 3,5 тонн и водители транспортных средств по перевозке взрывчатых веществ должны овладеть признанным сертификатом профессионального обучения. Чтобы получить такой сертификат, водитель должен пройти утвержденный курс обучения и сдать экзамен. Сертификат действителен в течение 5-ти лет. Водитель должен иметь при себе сертификат обучения во время всех транспортировок грузов, подпадающих под правила регулировки Соглашения ADR о перевозке опасных грузов.

Транспортное предприятие для осуществления перевозок опасных грузов должно иметь водительский состав, обученный по специальной, утвержденной компетентными органами РУз программе, обеспечивающей безопасность транспортировки опасных грузов.

Учебные планы и программы должны быть построены по принципу последовательного и дифференцированного обучения водителей в зависимости от класса опасных грузов и специфики их перевозки.

Базовый курс включает основы нормативно-правового обеспечения перевозок опасных грузов, общие характеристики опасных грузов по классам опасности, требования к транспортным средствам и дополнительному оборудованию, маркировки, особенности организации перевозок, меры по предотвращению инцидентов и ликвидации их последствий.

Базовый курс дает водителю возможность перевозить опасные грузы всех классов, кроме первого (взрывчатого вещества) и седьмого (радиоактивные вещества), на всех типах транспортных средствах, кроме цистерн.

Специальный курс, для перевозки взрывчатых веществ и радиоактивных грузов, со сдачей экзамена.

Основной курс по перевозке грузов в цистернах, рассматривающий специфические вопросы, связанные с особенностями транспортировки жидких и газообразных веществ в цистернах с характеристикой последних.

Дополнительный курс, для перевозки опасных грузов, классов 2 (газы), 3 (ЛВЖ), 5.1 (ОК), 6.1 (ЯВ), 8 (ЕК), перевозимых в цистернах

По окончании обучения водитель получает свидетельство на пронумерованном бланке, сведения, о выдаче которого передается контролирующему органу с целью контроля при получении лицензии на перевозку опасных грузов.

8. Инспектирование и разрешение на исследование транспортного средства

В рамках Соглашения о перевозке опасных грузов требуется проведение осмотра и утверждения конкретных автомобилей, включая автоцистерны, используемые для цистерн-контейнеров и ряда автомобилей, используемых для перевозки взрывчатых веществ.

Такое инспектирование целесообразно разбить на две части:

- до начала эксплуатации цистерна должна пройти первый этап проверки, проводимой соответствующими инспектирующими организациями, которые должны убедиться о том, что ее дизайн, конструкция и технические характеристики удовлетворяют действующим требованиям. По окончании осмотра и получения удовлетворительных результатов следует дать сертификат Утверждения цистерны (ADR 4);
- назначенная инспектирующая организация проводит дальнейший осмотр автомобиля с целью установления его соответствия конструкционным и эксплуатационным требованиям. Здесь проводится проверка тормозов, приборов освещения, рулевого

управления, электрооборудования и т.п., а также любым дополнительным требованиям Соглашения ADR.

В случае успешного прохождения проверок (тестов) автомобиль получает Сертификат ADR (ADR 1). Такой сертификат принимается всеми странами-участниками данного Соглашения на протяжении всего срока его действия (обычно в течение одного года). Последующие осмотры, время которых обычно совпадает с проведением ежегодного технического осмотра автомобиля, должны быть проведены до процедуры возобновления Сертификата ADR 1

Вслед за первым разрешением об использовании цистерн, как правило, требуется более тщательная проверка, по крайней мере, проводимая каждые шесть лет для автомобильных цистерн или пяти лет для цистерн-контейнеров. Данные процедуры включают осмотр внутренней и внешней поверхности и проверку герметичности цистерны гидравлическим давлением с интервалами не более трех лет для автомобильных цистерн или двух с половиной лет для цистерн-контейнеров, которые должны включать в себя проверку герметичности и надежности в эксплуатации указанного оборудования.

В том случае, когда транспортное средство изменяется структурно таким образом, что меняются его основные характеристики или оно оказывается вовлеченным в аварию, что влияет на требования ADR по безопасности, тогда транспортное средство должно быть перепроверено, то есть необходимо проведение повторного осмотра.

СОГЛАСОВАНО
Начальник ГИБДД
(района, города, области
республики)

СОГЛАСОВАНО
Представитель грузоотправителя

(фамилия, имя, отчество, подпись)

« » 200 г.

(фамилия, имя, отчество, подпись)

« » 200 г.

Маршрут перевозки опасного груза

Срок действия с « » 200 г по « » 200 г

Регистрационные номера

номера	тягача	прицепа/полуприцепа	Знаки опасности
Наименование груза			
Класс и подкласс опасного груза по ГОСТ 19433-88			
Номер вида опасности			
Номер вещества по списку ООН			

- Общий вес груза на одном транспортном средстве тонн
- Количество транспортных средств, перевозящих груз одновременно шт.

Особые условия движения

1 Скорость движения на перегонах не более км/ч

2 Прикрытие	(на всем маршруте, на отдельных участках), не требуется
3. Сопровождение	(на всем маршруте, на отдельных участках), не требуется
4. Движение ночью	(разрешено, запрещено)

Окончание

Маршрут движения

(оборотная сторона)

- 1 Адрес и телефон грузоотправителя
- 2 Адрес и телефон грузополучателя
- 3 Маршрут перевозки груза
- 4 Адреса пунктов через, которые последуют транспортные средства, и телефон аварийной службы
- 5 Адреса и промежуточные пунктов, куда в случае необходимости можно сдать груз

6 Место стоянок

Вне населенных пунктов, на специальных площадках за пределами дорожного полотна, не ближе 200 м от мест скопления людей

7 Места заправок топливом

АЗС на трассе, на площадке не ближе 25 м, с помощью металлической канистры

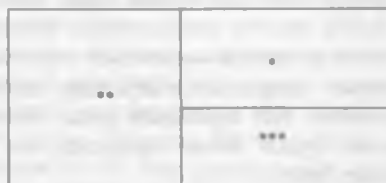
(подпись и печать)
предприятия

Руководитель

автотранспортного

ИНФОРМАЦИОННАЯ КАРТОЧКА СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИИ ОБ ОПАСНОСТИ

Перевозка опасных грузов
Система информации об опасности
Обозначение транспортных средств



1	Применять сухие вещества. Воду не применять!
2	Применять водные струи
3	Применять распыленную воду или тонкие струи
4	Применять пену
5	Предотвратить попадание веществ в сточные воды
D	Дыхательный аппарат и защитные перчатки
P	Дыхательный аппарат и защитные перчатки только при пожаре
K	Полный защитный комплект одежды и дыхательный аппарат
Э	Необходима эвакуация людей
*	код экстренных мер при пожаре или утечке
**	знак опасности по ГОСТ 19433-88
***	№ ООН

При утере сертификата может быть получено новое освидетельствование по обычным требованиям или копия первоначального сертификата.

Сертификат ADR (ADR 1) должен быть возвращен, если автомобиль снимается с рейса, передается другому владельцу, по истечению его срока действия или в случае изменения каких-либо основных характеристик автомобиля.

9. Морская перевозка автомобилей и грузовых контейнеров-IMDG

Автотранспортные средства, используемые для перевозки опасных грузов и выполняющие международные перевозки, которые включают в себе пересечение морских участков, должны также соответствовать требованиям Кодекса Международных Морских перевозок грузов (IMDG). Данные условия включают в себе следующие аспекты:

- используемые автомобили должны иметь ромбовидные наклейки с предупреждением об опасности укрупненного формата (250мм x 250мм), указывающие категорию опасности перевозимых грузов. Требования относительно месторасположения данных наклеек отличаются от требований Соглашения.
- смешанная отгрузка – условия перевозки смешанных отгрузок, включающих в себе различные виды опасных грузов в рамках Кодекса IMDG жестче аналогичных условий в рамках ADR и, следовательно, должны выполняться как дополнение к ним;
- складирование – запрещается перевозка автотранспортных средств, использующихся для перевозки ряда особо опасных грузов, на пассажирских судах и/или требуется их перевозка только на открытых палубах;
- разделение – автомобили, использующиеся для перевозки несовместимых опасных грузов, должны перевозиться отдельно друг от друга, с соблюдением минимально возможных дистанций,

- документация – партия грузов должна сопровождаться Декларацией о перевозке опасных грузов, заполненной и подписанной грузоотправителем. Необходимо также наличие Упаковочного сертификата для контейнера/автомобиля, который заполняется и подписывается лицом, несущим ответственность за погрузку контейнера или автомобиля, выполняющего пересечение морского отрезка пути.

Декларация IMDG о перевозке опасных грузов и Упаковочный Сертификат для контейнера/автомобиля часто объединяются в один документ – Накладную на опасные грузы.

10. Опыт организации перевозок опасных грузов за рубежом*

В Финляндии опасные грузы (ОГ) в общем объеме грузов составляют в пределах 40%. Ежегодно автотранспортом перевозится 10 млн. т. опасных грузов, столько же перевозится железнодорожным и авиатранспортом. На долю морского транспорта приходится 0,4 млн. т.

Среди перевозимых опасных грузов 75 % составляют горючие жидкости (в том числе бензин), 6% сжатые, сжиженные и растворенные под давлением газа.

Уровень ответственности в организации перевозок опасных грузов определяется Законом о перевозке опасных грузов, который принят парламентом страны. Лицензию на перевозку опасных грузов выдает Департамент (Административный центр) Министерства транспорта.

Одним из основных контролирующих органов в области перевозок опасных грузов в Финляндии является Центр техники безопасности (TUKES) Министерства торговли и промышленности страны. В соответствии с Положением центра он является разработчиком мероприятий по обеспечению безопасности применения опасных веществ, в том числе при их перевозке.

Центр осуществляет проверку автоцистерн и дает разрешение на их эксплуатацию. При выдаче разрешения Центр руководствуется требованиями ЕС о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), хотя абсолютное большинство перевозок опасных грузов осуществляется внутри самой Финляндии.

Цистерны проверяют один раз в 6 лет, техосмотр автотранспортных средств осуществляется ежегодно.

Контроль перевозок опасных грузов по дорогам Финляндии осуществляются дорожной полицией. Например, дорожная полиция г. Пори проверяет на ДОПОГ до 15 автопоездов в день. Контролируется шоссе на расстояние 100 км от этого города. Полицейский автомобиль имеет весы грузоподъемностью 10 т. для проверки осевой нагрузки и компьютер. Проверка водителя и автопоезда занимает в пределах 15 мин. и проводится по специальному протоколу-вопроснику, в котором примерно 30 вопросов (наличие документов по перечню, внешний осмотр автопоезда, оборудования и т.п.). Копия протокола вручается водителю.

* к.и.н. Е. Кучинская. Автомобильный транспорт. №8, 2000. С.20-22

Обязательным является наличие оранжевого жилета у водителя. Контролируется также режим работы водителя по тахографу: 4,5 ч движения 45 мин. отдыха.

Маршруты движения не согласовываются с полицией.

Документы, которые должны быть у водителя:

- водительские права;
- ДОПОГ-свидетельство на право управления транспортными средствами для перевозки опасных грузов;
- техпаспорт транспортного средства;
- лицензия на данный вид деятельности;
- накладная, в которой указан код ООН опасного груза и его страхование

Для цистерн необходимо иметь дополнительно:

- свидетельство о допуске транспортных средств к перевозке грузов в цистернах (приложение ВЗ ДОПОГ), которое обновляется ежегодно;
- свидетельство о герметичности цистерн, выданное Центром техники безопасности (TUKES);
- аварийная карточка (TREMKARD).

В Федеративной Республике Германии (ФРГ) ежедневно перевозится около 1,6 млн.т. опасных грузов, что составляет 25% от общего объема перевозок. В цистернах перевозится 73% опасных грузов, из них примерно 85% – горючие жидкости, а остальные – газы.

За нарушение правил перевозок опасных грузов, виновные штрафуются до 1000 ДМ.

Основные нарушения, выявляемые при контроле:

- неполнота документации;
- перегруз транспортного средства более чем 10 % (общая масса и оси).

Определенный интерес представляет организация перевозок нефтепродуктов с нефтебаз на автозаправочные станции. Например, для всех автозаправочных станций фирмы ARAL бензин поставляет фирма TANEC. Для перевозок бензина используются многосекционные (до 6 секции) автоцистерны. Фирма TANEC имеет около 300 автоцистерн, которые приобретены по лизингу. Автоцистерны имеют пробег за месяц около 20 тыс. км., работа осуществляются в 3 смены. Экипаж 2 или 3 водителя.

В ФРГ запрещена заправка бензовозов сверху в связи с Законом о выбросах (экологии), в соответствии, с которым должен применяться замкнутый цикл загрузки с отсосом излишних бензинов в специальные емкости. Возможна, загрузка одновременно из 5 рукавов. Например, цистерна имеет 4 секции по 6950 л. Счетчик автоматически закрывает подачу топлива при наполнении цистерны. На цистерне имеется устройство для распознавания нефтепродуктов. При наличии ошибки устройство отключает подачу нефтепродуктов в цистерну. Время заполнения цистерны максимально 20 мин. с учетом въезда и выезда, если нет очереди.

Пробег цистерны за год составляет в среднем 200 тыс. км, автотягач меняют через 4 года, полуприцеп – через 9 лет. Расстояние перевозки в среднем 150 км. Другим примером является доставка газа потребителям автомобильным транспортом из фирмы Вестфален-газ, действующей в Баварии. Площадь базы 30 тыс. м². Имеются железнодорожные подъездные пути и автомобильная эстакада для загрузки автомобиля. База занимает ведущее место в ФРГ по снабжению газом сельскохозяйственных предприятий, при этом на 95% используется пропан и 5% – бутан.

База имеет 3 подземные цистерны емкостью по 100 т. Заполнение их допустимо до 83%. Компьютерная система следит за степенью наполнения емкостей и при достижении уровня 83% подача газа прекращается. Имеется противопожарный датчик, рассчитанный на температуру 70⁰С.

Автоцистерны для перевозки газа имеют компрессор для разгрузки, шланги, эластичное заземление (обязательно). Цистерна заполняется снизу, имеются счетчики фирмы «Сименс», при повышении давления газ снижается.

К средствам защиты водителя относятся: очки защитные, вода для промывания глаз, защитные рукавицы, резиновый коврик

В Голландии значительная часть перевозок опасных грузов осуществляется через терминальные системы.

Так, терминал компании «Меердоук» имеет площадь примерно 100 тыс. м² и склады площадью 7500 м², имеет собственный автотранспорт, железнодорожный и морской транспорт.

Широко используются контейнеры-цистерны с маркировкой RID/ADR, указывающей, что контейнеры соответствуют как требованиям ДОПОГ (ADR), так и требованиям правил железнодорожных перевозок (RID), вес брутто контейнера – 36 т.

При автомобильных перевозках учитываются требования ДОПОГ, при морских – правила морской перевозки – IMDG. На терминале имеются 4 самостоятельных насосных установки для заправки автоцистерн.

Компания HARTOGH осуществляет транспортировку опасных грузов и имеет 460 грузовых автомобилей, 600 цистерн и 220 цистерн – контейнеров.

В Голландии также перевозятся опасные насыпные химические продукты.

Каждый год проводится техническая инспекция. Каждый 6 лет цистерны проверяются под давлением, как это имеет место в ФРГ. 60% опасных грузов перевозятся автотранспортом, из них половина горючие жидкости, кроме того, перевозятся высокотоксичные (грузы 6 класса) и коррозионные (8 класса).

По проведенным в США исследованиями*, установлено, что 64,3% инцидентов со смертельным исходом и 51,4% инцидентов, с госпитализацией потерпевших ДТП лиц, явилась следствием ошибок обслуживающего персонала. В США разработано законодательство о специальной тренировке и проверке полученных знаний, в первую очередь у водителей автомобилей, перевозящих опасные грузы, так как 85% инцидентов связаны с автомобильным транспортом.

По данным исследований, проведенных в этой области в ФРГ,

* Здесь и далее использован язык ОПОУ, динки, НАПромдиз. Перечисла специфических грузов автомобильным транспортом М.: «Транспорт», 2001

установлено, что 53,7% дорожно транспортных происшествий (ДТП) приходится на перевозку дизельного топлива и масла, 27,6% – бензина. Причины ДТП – чрезмерное высокая скорость движения и недостаточная дистанция между транспортными средствами. Стоимость повреждений на одно происшествие оценивается в среднем суммой 180–250 тыс. немецких марок. Основными мерами по предотвращению ДТП с ОГ считают повышение надежности автоцистерн, специальную подготовку водителей, безусловное выполнение правил и предписаний по перевозкам ОГ.

В Канаде при анализе ДТП с ОГ установлены ошибки водителей и отправителей груза, ошибки и неточности в заполнении сопроводительной документации, нарушение инструкции и правил перевозки. Рекомендовано нести транспортный контрольный лист, разработанный Американской ассоциацией автомобильного грузового транспорта для контроля правильности оформления документации, наличия и правильности маркировки, сведений о грузе, результатов осмотра транспортных средств и груза, проверки знаний водителями правил и мер предосторожности, а также действий при авариях. Один экземпляр транспортного контрольного листа должен быть у водителя, другой у грузоотправителя. По исследованиям, проведенным во Франции, в 39% аварий при перевозке опасных грузов виноваты водители. 60% аварий приходится на долю перевозок жидких огнеопасных грузов. Отмечаются следующие причины аварийности:

- механические поломки;
- слабый контроль за условиями перевозок и выбора транспортных средств, в том числе транспортной тары;
- недостатки в конструкции транспортных средств;
- слабая подготовка водителей;
- не правомочное использование водителей на погрузочно-разгрузочных работах вместо специально обученного персонала;
- недостатки в размещении дорожных знаков, запрещающих проезд с опасными грузами;
- отсутствие у водителей необходимого защитного инвентаря и др.

В качестве предложений по безопасности предлагаются:

- усиление ответственности предприятий, производящих опасные вещества, за их перевозку;
- снабжение транспортных средств, специальными сигналами;
- усиление юридической и социальной защиты персонала, обеспечивающего перевозку опасных грузов и др.

Интересен опыт Японии, где эксплуатируются несколько десятков атомных электростанций, топливо для которых завозится из-за границы, а отходы вывозятся на перерабатывающие заводы Европы. Проводимые там исследования включают: экспериментальные испытания столкновений транспортных средств, перевозящих радиоактивные материалы; изучение ударов при падении грузов с использованием маломасштабных моделей; оценку случаев пожаров контейнеров – цистерн; демонстрационные испытания

контейнеров для отработавшего ядерного горючего; определение пожарной безопасности отдельных веществ; работы по радиационной защите и др.

Широкомасштабные исследования по перевозке радиоактивных материалов проводились также в США, Великобритании и других странах.

Из изложенного выше вытекает:

- в странах ЕС, США, Канаде и в Японии большое внимание уделяется проблемам опасных грузов на всех стадиях операции с ними: хранению, подготовки к перевозке, упаковки, погрузке, транспортировке, выгрузке и т.д., причем при работе с опасными грузами приоритетными являются вопросы экологии и безопасности;
- нормативная база, регламентирующая вопросы транспортировки опасных грузов по автомобильным дорогам, основывается на ДОПОГ, хотя большинством стран ЕС применяются и национальные правила перевозки опасных грузов. В перспективе до 2005 г. предполагается, что для всех стран ЕС ДОПОГ будет основным нормативным документом. Работа над ДОПОГ ведется постоянно и каждые 2 года в ДОПОГ вносятся изменения, направленные на повышение безопасности перевозок опасных грузов. В настоящее время к ДОПОГ присоединились 34 европейские страны, в том числе из стран СНГ – Россия.

За движением транспортных средств с опасными грузами контроль осуществляется, в основном, дорожной полицией по установленной форме проверки транспортных средств и документов.

В странах ЕС, США, Канаде и в Японии большое внимание уделяется упаковке опасных веществ, их маркировке, а также техническому состоянию транспортных средств (особенно цистерн).

Предполагаемые основные меры по повышению безопасности перевозки опасных грузов – это обязательное применение сертифицированных контейнеров, тары, соответствующей упаковки для радиоактивных материалов. Рекомендуется периодическое проведение специальных испытаний вышеуказанных контейнеров. Также рекомендуется подготовка обслуживающего персонала с периодической проверкой их знаний и выдачей официальных допусков к работе, соблюдение правил радиационной безопасности, правильное оформление документации, обязательный разбор аварий и т.п.

Контрольные вопросы

1. Понятие опасные грузы (ОГ)
2. Экологический аспект перевозок ОГ
3. Номенклатура ОГ по Оранжевой книге ООН
4. Экономические и социальные ущербы от инцидентов при перевозке ОГ
5. Регламентации перевозок ОГ
6. Задачи управления перевозками ОГ
7. Соглашение ДОПОГ/ADR и кем оно разработано

8. Определение термина по Соглашению ДОПОГ/ADR
9. Требование для транспортировки ОГ
10. Классификация ОГ по Соглашению ДОПОГ/ADR
11. Виды ответственности грузоотправителя при перевозке ОГ
12. Образец ДОПОГ – Свидетельства и свидетельства о допуске транспортных средств к перевозке ОГ
13. Ответственность перевозчика при перевозке ОГ
14. Типы транспортных средств и оборудования для перевозки ОГ и их маркировка
15. Обучение водителей, допускаемых к перевозке ОГ
16. Инспектирование и разрешение на исследование транспортного средства
17. Маршруты перевозки ОГ. Информационная карточка

XV. ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ И ТЕРМИНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

1. Транспортно – экспедиционное обслуживание и его элементы

Комплекс операций по организации и перемещению товаров, от приема со склада продавца до сдачи покупателю называется транспортно-экспедиционным обслуживанием в международном сообщении. Транспортно-экспедиционному обслуживанию сопутствует выполнение ряда дополнительных работ:

- подготовка товара для транспортирования – упаковка, маркировка, группировка по направлениям;
- принятие товара и погрузка его на транспортное средство;
- сопровождение в пути следования и обеспечение сохранности перевозимого товара от гибели и повреждения;
- таможенное оформление на пограничном переходе;
- выгрузка в пункте назначения и сдача товара покупателю по весовым и другим измерителям;
- передача товара на другой вид транспорта или на терминал;
- оформление товарно-транспортных документов и т.д.

Выполнение всех этих работ транспортно-экспедиционными компаниями освобождает продавца и покупателя от несвойственной им функции по обеспечению транспортного процесса.

Транспортно – экспедиционные операции бывают:

- чисто транспортные – перевозка грузов;
- погрузочно-разгрузочные – погрузка грузов на транспортные средства у продавца (на терминалах) и выгрузка их у покупателей;
- экспедиционные, связанные с приемом, сопровождением, обеспечением сохранности перевозимого товара от гибели и повреждения в пути следования, таможенное оформление на пограничном переходе, оформление товарно-транспортных документов и платежей, других документов по поручению продавца или покупателя.

В Республике Узбекистан транспортно-экспедиционное обслуживание по доставке товаров в международном сообщении выполняется на железнодорожном, воздушном, речном (по Амударьи) и автомобильном транспорте и связано с прохождением внутреннего таможенного транзита. Содержание работ зависит от условий поставки товаров по «Инкотермс-2000», так как именно согласованные между продавцом и покупателем условия контракта определяют, кто и до какого пункта организует и оплачивает перевозку, несет риск на случай гибели или повреждения товара.

2. Ассоциация экспедиторов Республики Узбекистан (АЭРУз)

Ассоциация экспедиторов Республики Узбекистан учреждена в соответствии с Гражданским Кодексом Республики Узбекистан и осуществляет свою деятельность в соответствии с законом «О негосударственных некоммерческих организациях», другими законодательными актами Республики Узбекистан и Уставом ассоциации.

Ассоциация объединяет на добровольной основе предприятия всех форм собственности, осуществляющие (согласно уставу) экспедиционную деятельность. На ассоциированной основе в ассоциацию входят отдельные иностранные экспедиторы и узбекские не экспедиционные организации.

Основной целью ассоциации является создание благоприятных условий для своих членов при выполнении экспедиционных функций и получения ими экономической выгоды на основе предоставления на коммерческой основе качественных и своевременных экспедиционных услуг.

Задачи, выполняемые ассоциацией для достижения этой цели, обширны и разнообразны и выполняются с учетом условий Республики Узбекистан, а также практики зарубежных и международных экспедиционных фирм и организаций.

Деятельность ассоциации сосредоточена на следующих направлениях:

- объединение экспедиторов в единую национальную экспедиторскую ассоциацию.

Такое объединение является необходимым условием для нормальной деятельности самой ассоциации и успешного выступления экспедиторов, как на внутреннем, так и на внешнем рынках. Это объединение также выгодно самим экспедиторам, поскольку дает им имя и служит эффективным подтверждением профессионализма, финансовой стабильности и высокой деловой репутации. Членство в ассоциации дает экспедитору преимущество в получении заказа на предоставление клиенту экспедиционных услуг.

Членство в ассоциации выгодно также клиентам--потребителям экспедиционных услуг. Оно является для них своего рода гарантией предоставления качественных экспедиционных услуг:

- работа по защите интересов узбекских экспедиторов на внутреннем рынке и представление их интересов перед структурными узбекскими подразделениями.

Такая работа проводится как в индивидуальном плане, то есть самой ассоциацией, так и коллективно, через государственные и общественные организации, членом которых является АЭРУз.

Ассоциация ставит перед правительством и его структурными подразделениями вопросы, решение которых оказывает серьезное влияние на результаты деятельности узбекских экспедиторов. Эти вопросы касаются защиты интересов узбекских экспедиторов, правомерности обложения экспедиционных услуг налогами и сборами, правильности применения положений таможенных мер и т.п.

Большая работа проводится по линии ведомств и организаций, где ассоциация выступает, как Ассоциированный член.

Ассоциация представлена в Консультативном совете при Государственном Таможенном Комитете РУз, где работает над созданием нормальных условий для деятельности узбекских экспедиторов в таможенной сфере:

- защита прав и интересов экспедиторов на внешнем рынке.

В настоящее время ассоциация принята в Международную Федерацию экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и является единым национальным представителем Республики Узбекистан в ней

Ассоциацией проводится работа по внедрению экспедиторских документов ФИАТА в узбекскую практику

Одной из ведущих мест в деятельности ассоциации занимает информационная и консультационная работа. Члены ассоциации в полной мере обеспечены необходимыми для их деятельности документами, материалами и информацией.

Должное место в работе ассоциации уделяется вопросам образования и повышения квалификации экспедиторов.

Опираясь на многолетний опыт работы с экспедиторскими организациями, ассоциация пришла к выводу о необходимости создания в своей системе сертификации услуг, предлагаемых экспедиторами. С этой целью она получила в Госстандарте Республики Узбекистан право проводить добровольную сертификацию услуг транспортно-экспедиторских предприятий. Это право подтверждено соответствующим свидетельством, и оно уже осуществляется ассоциацией на практике.

3. Терминальная система грузовых автомобильных перевозок в международном сообщении

Международные перевозки товаров могут выполняться напрямую от поставщика к получателю и через терминалы пункта отправления и (или) пункта назначения. Во втором случае перевозка называется терминальной, а терминалы оказывают большую часть транспортно-экспедиционных услуг и в большинстве случаев являются организующим звеном транспортного процесса.

Понятие «терминал» связано с развитием международных экономических связей. В переводе с английского terminal означает конечную остановку, пункт назначения. В мировой практике принято понятие freight terminal – транспортно-распределительный центр, оказывающий не только услуги по складированию товаров всевозможного назначения, но и предлагающий широкую гамму сопутствующих услуг.

Терминал или терминальный комплекс представляет собой комплекс инженерно-технических сооружений, административных зданий, охраняемой стоянки транспортных средств, комплексно-механизированные или автоматизированные складские помещения универсального и специализированного назначения для хранения и группировки товаров (грузов). К ним можно отнести: складские помещения для скоропортящихся продуктов, тяжеловесных, длинномерных товаров, контейнерных (пакетированных) товаров и т.д. На территории терминала целесообразно иметь контейнерную площадку, весовое хозяйство, подъездные пути, гостиничный комплекс и др. В

терминалах, как правило, должны быть погрузочно-разгрузочные устройства и механизмы, тарно-упаковочные и тарно-ремонтные цеха, контейнерное хозяйство, зоны таможенной очистки товаров, зоны технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств. В крупных терминалах в зоне технического обслуживания и ремонта транспортных средств рекомендуется иметь участок по техническому обслуживанию и калибровки прибора-тахографа автотранспортных средств, работающих на международных перевозках.

Рекомендуется оснастить терминалы современными технологическими оборудованиями, позволяющими выполнять весь комплекс услуг, связанных с процессом транспортирования и распределения, таможенной очистки товаров, перевозимых через границу государств*, в том числе:

- таможенная обработка;
- погрузочно-разгрузочные операции;
- ответственное хранение широкой номенклатуры товаров (включая товары, прибывающие в контейнерах);
- сортировка и формирование отправок;
- техническое обслуживание прибывающего подвижного состава;
- предоставление охраняемой стоянки;
- страхование и проведение расчетов;
- информационные услуги и обеспечение связи с другими терминалами, поставщиками и получателями грузов;
- услуги гостиничного типа.

Основная функция терминала - прием, хранение и распределение грузов, организация транспортного процесса в международном сообщении, а иногда внутри одного государства.

Терминал обеспечивает взаимодействие различных видов транспорта и располагает соответствующей производственной базой, что было изложено выше.

Для условий Республики Узбекистан терминалы могут быть организованы в крупных аэропортах, Амударинских портах, речных пристанях, крупных железнодорожных станциях, грузовых автостанциях. Самостоятельными могут быть контейнерные терминалы. Различают универсальные терминалы и специализированные для переработки и перевозки какого-либо одного вида груза. Для обслуживания определенных предприятий и организаций терминалы могут быть открытого и закрытого типов.

Основным показателем работы терминала является количество перерабатываемого груза в год. Эта величина зависит от производственных мощностей, номенклатуры грузов и эффективности организации терминальных перевозок.

Необходимость развития сети терминалов в первую очередь объясняется возрастанием удельного веса мелких отправок (от нескольких килограммов до 3-5 тонн), если для перевозки этих грузов не требуется предоставление

отдельного транспортного средства. Такие отправки, как правило, доставляются на терминалы пункта отправления, откуда после объединения с другими, товары доставляются на терминалы пункта назначения, где рассортировываются и доставляются покупателям.

4. Обязанности продавцов и покупателей при организации грузовых автомобильных перевозок по терминальной системе

В международных грузовых автомобильных перевозках по терминальной системе продавцы и покупатели по договору обязаны:

- до прибытия транспортного средства под погрузку подготовить груз (товар) к перевозке – упаковать и маркировать его, сгруппировать по направлениям и покупателям, подготовить перевозочные документы;
- перед погрузкой проверить транспортные средства и контейнеры с точки зрения их пригодности (по требованиям таможенных властей) для перевозки данного вида груза;
- погрузить груз на транспортные средства и разгрузить, обеспечить максимальную механизацию погрузочно-разгрузочных работ;
- содержать подъездные пути к пунктам погрузки и разгрузки, а также погрузочно-разгрузочные площадки в исправном состоянии, обеспечивающим осуществления в любое время перевозок, беспрепятственное и безопасное движение транспортных средств, а также свободное маневрирование автомобилей (автопоездов), иметь устройство для освещения рабочих мест и подъездных путей к ним при работе в ночное время;
- предоставить в пунктах погрузки и разгрузки водителям и операторам автомобилей телефонную связь

На регулярных линиях, где имеются устойчивые грузопотоки, могут быть организованы перевозки по графику (расписанию). В странах дальнего зарубежья крупные терминалы имеют по несколько десятков регулярных линий.

Участниками терминальных перевозок являются:

- экспедитор – любое лицо, которое от своего имени обязуется за вознаграждение и за счет отправителя заключить договор (договоры) перевозки грузов (товаров) и выполнять или организовать выполнение определенных договором экспедиции дополнительных услуг, связанных с перевозкой;
- оператор перевозки – любое лицо, которое от своего имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор перевозки и выступает как сторона договора или от имени грузоотправителя или перевозчиков участвует в перевозке и принимает на себя ответственность за исполнение договора;
- перевозчик – любое лицо (водитель автомобиля или оператор перевозки), которое от своего имени обязуется доставить товар в пункт назначения и выдавать его уполномоченному лицу в приеме.

Из литературных источников известно, что в странах дальнего зарубежья международные и междугородные грузовые автомобильные перевозки в основном осуществляются по терминальной системе *

Терминальную технологию используют крупные и мелкие компании. В условиях жесткой конкуренции на рынке транспортно-экспедиционных услуг терминальная система способствует быстрой доставке товаров; позволяет иметь запасные складские помещения для обеспечения сезонных колебаний в спросе; иметь возможность хранить продукцию для коммерческих целей и реализовать ее в период наиболее выгодных цен и налогов.

Многим предприятиям терминальная технология позволяет вообще отказаться от складского хозяйства, так как роль промежуточных складов и баз снабжения играют для них терминалы транспортно-экспедиционных фирм.

5. Опыт организации терминальных грузовых автомобильных перевозок за рубежом и в Республике Узбекистан

Терминальные системы играют значительную роль в развитии всей транспортной инфраструктуры государства и во многих странах имеются специальные законы, регулирующие такие перевозки. Из литературы известно, что в Японии в основу развития терминальной системы грузового транспорта положен Закон об автотранспортных терминалах. В настоящее время в Японии насчитывается более 150 специализированных терминалов, например, центр распределения часов «Сейко», терминал «Дейоку» по переработке скоропортящейся продукции *

В России принята Государственная инновационная программа «Терминал». Технологически доставка товара при терминальной системе имеет три скоординированных группы операций:

- непосредственная работа с потребителями услуг: завоз товаров от отправителя на терминал и развоз их получателям с терминала;
- переработка товаров на терминале: регистрация отправок, сортировка, группировка по направлениям, погрузочно-разгрузочные работы;
- линейная перевозка грузов (товаров) магистральными большегрузными автопоездами.

Обычно сбор мелких отправок производится во второй половине дня, а развоз

– в первой. Используются радиофицированные транспортные средства, автомобили-самопогрузчики. Применяются стандартизированные поддоны.

Переработка мелких отправок на терминале механизирована. После регистрации отправок, их сортировки и группировки по направлениям производится погрузка на магистральные автопоезда.

Рекомендуется загрузку автопоезда производить в вечернее время, движение – ночью. Такой порядок обеспечивает, как правило, что товар утром следующего дня доставляется на терминал пункта назначения, а в первой половине дня – непосредственно получателю.

* А.С. Шустов, Е.А. Мамышева. Терминальная система международных перевозок грузов автотранспортом. М.: АСМАП, 1994. С.66

При четкой работе терминала его склады утром после загрузки развозных автомобилей и вечером после отправления магистральных автопоездов должны быть свободными. Наличие товара в это время, если это не предусмотрено договором с клиентом, считается браком в работе терминала.*

Терминалы в плане имеют Т - или L - образную форму. Административные службы, помещения для персонала располагаются в короткой части здания. В удлиненной секции располагаются погрузочно-разгрузочные боксы: каждый на одно транспортное средство (автомобиль, прицеп или полуприцеп). Количество одновременно обрабатываемых транспортных средств (количество боксов для погрузки-разгрузки) является одним из показателей мощности терминала. У крупных терминалов их может быть более 100 – 150.

Уровень пола помещений и пола кузова автопоездов совпадают. Вдоль всего грузового помещения проходит тяговый конвейер, а при погрузке-разгрузке полуприцепов применяются переносные рольганги, вилочные погрузчики, ручные тележки. Часто имеется роликовый пол у самого полуприцепа.

Система терминальных перевозок в России развивается в соответствии с Государственной программой. Терминал предусматривает создание возможности перевозок грузов в международном сообщении для различных городов и регионов. Для этого будет реализован зональный принцип размещения терминалов.

В Узбекистане такой принцип терминального обслуживания заложен в международной торговле хлопка – волокна, вырабатываемого в республике. Образцовый терминал, созданный в п. Акалтын вблизи г. Гулистана Сырдарьинской области отвечает всем Европейским требованиям. Он организован Министерством внешне экономических связей, инвестиций и торговли Республики Узбекистан с участием иностранных инвестиций. Такой же терминал организован в г. Бухаре. В перспективе такие терминалы будут действовать во всех 12 областях и в Каракалпакии.

В городах терминалы должны размещаться на выходах автомобильных дорог обслуживать как международные, так и внутренние перевозки.

Терминалы и прилегающие к ним территории являются зоной таможенного контроля. Поэтому для организации терминалов требуются лицензии на наличие складов временного хранения.

Организация международных терминальных перевозок товаров включает в себя:*

- выбор технологии перевозок, системы организации движения и маршрутов движения транспорта;
- выбор и расчет потребного количества транспортных средств;
- разработка графиков движения автомобилей (автопоездов) и согласование их с заинтересованными предприятиями.

Возможны следующие схемы движения транспортных средств: сквозная (одно транспортное средство доставляет товар от терминала отправления до

* Источник: основные информационные материалы транспортно-ассоциативных фирм

терминала назначения); участковая (с перецепкой полуприцепов или перегрузкой контейнеров на терминалах промежуточных пунктов); эстафетная (с пересадкой водителей в промежуточных пунктах маршрута).

Примером российского терминала, отвечающего всем Европейским требованиям, является комплекс «Терминал-М», расположенный на автомагистрали Москва – Санкт-Петербург в 11 км от МКАД.**

«Терминал-М» находится в 7 км от международного аэропорта Шереметьево-2. В его комплекс входит современный склад площадью 5000 м², имеющий две холодильные камеры с различными температурными режимами (от -4°C до +4°C; до -20°C); охраняемые стоянки для автотранспорта; площадки для хранения контейнеров, тяжеловесных и крупногабаритных грузов; гостиница на 70 номеров.

В перечень услуг входят складирование и обработка товаров, их таможенное оформление, полный комплекс услуг при доставке товаров «от двери до двери», внутри государства и в зарубежные страны. Таможенно-экспедиторские услуги при выполнении воздушных и автомобильных грузовых перевозок осуществляет компания CTC-Транс (STS-Trans), работающая на грузовых терминалах аэропорта Шереметьево-2. Производится таможенная очистка и доставка грузов во внутреннем и международном сообщении. Компания CTC - Trans является членом Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ).

Одним из крупных терминалов в СНГ по обработке товаров, перевозимых воздушным транспортом, является международный грузовой комплекс Шереметьево-Карго, обеспечивающий воздушную и автомобильную перевозку грузов иностранных и российских компаний, обслуживаемых в аэропорту Шереметьево. Обработка товаров проводится на грузовом таможенном терминале, расположенном на площади 36,9 га. Площадь таможенных зон обработки и хранения товара около 44000 м² (более широкую информацию можно получить в главе 15 «Взаимодействия автомобильного и воздушного транспорта при международных перевозках грузов» учебного пособия В.М.Курганова и Л.Б.Миротина «Международные грузовые автомобильные перевозки». Тверь, 2003).

Крупным терминалом по обработке авиационных грузов является международный грузовой в Республике Узбекистан комплекс Ташкент–Карго, обеспечивающий воздушную и автомобильную перевозку грузов иностранных и узбекских компаний, обслуживаемых в аэропорту Ташкент. Обработка грузов ведется на грузовом таможенном терминале, расположенном здесь же. Площадь таможенных зон обработки и хранения груза около 2000 м². Автоматизированный грузовой комплекс имеет высотный склад, склад дипломатических грузов, скоропортящейся продукции, ценных грузов, мелких грузов и контейнерный склад. Предоставляется весь комплекс услуг по выполнению экспедиционных, таможенных, транспортных операций с использованием воздушного и автомобильного транспорта. Имеющиеся производственные мощности позволяют

* Используются информационные материалы транспортно-логистических фирм

** Здесь и далее использованы материалы учебного пособия В.М.Курганов, Л.Б.Миротин «Международные грузовые автомобильные перевозки». Тверь, 2003

обрабатывать 100000 тонн груза в год

В настоящее время в Западной Европе существует следующая сеть терминалов:

- Европейская система терминалов (в частности, интерконтейнерная сеть);
- сети, объединяющие две-три страны;
- сети для мультимодальных перевозок, принадлежащие отдельным транспортным компаниям.

Все услуги, предлагаемые на терминалах и в логистических центрах, могут быть разделены на пять функциональных видов, которые могут быть использованы при определении специализации терминалов.

Функции западноевропейских терминалов следующие:

- все услуги по перегрузке (горизонтальной и вертикальной);
- обслуживание грузовых мест (аренда, лизинг, складирование, ремонт);
- обслуживание автотранспортных средств (аренда, лизинг, стоянка, ремонт, техобслуживание, мойка);
- обслуживание сети (начально-конечные операции, таможенное обслуживание, система контроля за движением);
- услуги, связанные с грузом (загрузка, выгрузка, предоставление складов).

Тенденция развития терминалов и организации мультимодальных перевозок в следующем десятилетии будет заключаться в том, что:

- работа терминалов в большей степени будет сосредоточена в руках независимых региональных транспортных компаний;
- произойдет усложнение структуры участников мультимодальных перевозок;
- увеличится количество двух- и многосторонних компаний или совместных предприятий в области мультимодальных перевозок;
- национальные компании выйдут на внешний рынок для обеспечения управления по всей оси перевозок;
- возрастет значение операторов в мультимодальных перевозках, крупные операторы смогут организовать собственные челночные работы между принадлежащими им терминалами.

Развитие сети терминалов может иметь и негативные последствия — такие как неполная их загрузка, чрезмерное усложнение процесса транспортировки, технико-организационная несовместимость в международных перевозках, снижение качества услуг.

При планировании работы терминалов принимают во внимание ныне существующие транспортные структуры на всех уровнях и динамику их развития. Имеют место 4 уровня планирования, которые отражают соотношения будущих логистических структур:

- европейская логистическая система;
- муниципальная логистическая система;

- управление по оси перевозок;
- существующая инфраструктура.

Сеть мультимодальных перевозок должна быть совместима и скоординирована с вышеуказанными уровнями планирования. Сеть мультимодальных перевозок состоит из трех блоков:

- мультимодальная контейнерная перевозка;
- мультимодальная грузовая автомобильная перевозка;
- логистическая система и терминалы.

Для нормального функционирования необходима координация всех блоков на национальном и региональном уровнях с целью интеграции мультимодального транспорта в логистические системы всех уровней.

Контрольные вопросы

1. Элементы транспортно-экспедиционного обслуживания
2. Виды транспорта Узбекистана, обслуживаемые транспортно-экспедиционными предприятиями при международных перевозках грузов
3. Понятие терминал
4. Какие цеха должны быть в терминалах
5. Комплекс операций, выполняемых терминалами
6. Схемы организации международных автомобильных грузовых перевозок
7. Обязанности продавцов и покупателей при терминальной системе грузовых автомобильных перевозок
8. Участники терминальных перевозок
9. Технологии международных терминальных перевозок
10. Перспективы развития европейской системы терминалов.

XVI. СИСТЕМЫ СВЯЗИ С ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗКАХ. СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА СВЯЗИ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ ЗА ДВИЖЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ «ЕВТЕЛТРАКС»

Необходимым фактором осуществления оптимального управления в современных условиях является наличие у автопредприятия системы связи со своими автотранспортными средствами и контроля за их движением. Существует много различных систем связи, которые сегодня предлагаются автоперевозчикам, однако далеко не все из них отвечают требованиям управления транспортом.

Ближняя связь в диапазоне 27 мегагерц (Си-Би-радио)

В настоящее время часто используются средства ближней радиосвязи. Это переговорные устройства, которые позволяют водителям общаться между собой, в некоторых местах связываться с правоохранительными (полицией) и другими дорожными службами. Данное средство связи очень удобно для обмена информацией между водителями при движении в колонне или группой.

Средства ближней связи работают, как правило, в диапазоне 27 мегагерц и имеют мощность несколько ватт. При этом не требуется получение каких-либо разрешений от частотных органов на их использование. Данные средства позволяют связываться в пределах прямой видимости. Рации достаточно надежны и просты в эксплуатации. Однако из-за малой дальности действия они не обеспечивают связи водителей автотранспортных средств, находящихся за рубежом со своими диспетчерами.

Иногда для того, чтобы увеличить дальность связи применяют усилители, которые поднимают мощность передаваемого сигнала до 100 и более ватт. Однако следует отметить, что применение усилителя на рации является нарушением, и такие рации могут быть изъяты контрольными службами (такие случаи нередки в Польше и Германии). Кроме того, большая мощность передатчика вредит здоровью водителя.

Связь в КВ диапазоне

Использование КВ радиостанций позволяет связываться на большем расстоянии, чем при применении раций 27 мегагерцового диапазона.

К сожалению, есть ряд недостатков и при применении КВ радиосвязи. Главным является надежность связи. КВ связь не может гарантировать надежную связь на большом расстоянии (более 50 километров). Сама возможность связаться зависит от времени суток, погодных условий, мощности и взаимного расположения передатчика и приемника. Вторым недостатком является большая загруженность КВ диапазона и, как следствие, обилие помех и низкое качество связи.

Даже многокиловаттные передатчики и большие антенные поля не могут обеспечить надежную круглосуточную связь. Никакое автопредприятие не может позволить себе строительство такого радиоцентра. Уменьшение же мощности передатчиков и размеров антенн ведет к падению надежности связи.

При применении КВ радиосредств, которые проводят анализ условий связи по наличию помех, уровню сигнала и автоматически используют

резервные частоты, оптимальные в данных конкретных условиях, можно несколько увеличить качество и надежность связи при меньшей мощности и площади антенных полей. Платой за это является довольно высокая цена оборудования

Но и это оборудование не способно обеспечить надежную круглосуточную связь диспетчера со своими автотранспортными средствами. В то же время оно имеет достаточно большие габариты и энергопотребление, что затрудняет разрешение его на автомобиле. Кроме того, серьезной проблемой является получение размещения на использование радиочастот в КВ диапазоне. Эта забота полностью ляжет на автопредприятие, так как поставщики КВ оборудования этим не занимаются. Следует отметить, что радиопередачи в КВ диапазоне тщательно контролируются службами радионаблюдения.

Также следует иметь в виду, что водитель, работая с КВ радиостанцией, находится в непосредственной близости от антенны и подвергается воздействию относительно мощного радиоизлучения, что может отрицательно сказаться на его здоровье.

УКВ радиосвязь

Радиоволны УКВ диапазона распространяются на небольшие расстояния, практически в пределах прямой видимости. Поэтому их использование для связи с транспортными средствами и контроля за их движением возможно только для местной связи. Даже при поднятии базовой радиостанции на высокую башню радиус связи не превышает 50 км.

Можно несколько увеличить дальность связи, используя ретрансляторы на таких же башнях. Однако нужно иметь в виду, что строительство каждой такой башни высотой порядка 70 метров и оборудование ее необходимой аппаратурой потребует свыше 50 тысяч долларов США.

При применении простых базовых УКВ радиостанций или ретрансляторов, невозможна связь нескольких автотранспортных средств и абонентов одновременно. Такая система может работать только для очень ограниченного числа пользователей.

В то же время использование УКВ радиостанций для локальной связи имеет некоторые преимущества. Это относительно невысокая стоимость аппаратуры и фактически бесплатный трафик.

Сотовая связь

Сотовая связь — это система подвижной связи, которая образуется с помощью сети приема-передающих станций, устанавливаемых в городах или вдоль автострад. Каждая приемно-передающая станция охватывает свой кусок территории. Город поделен на участки таких территорий как на соты. Когда водитель автомобиля поднимает трубку, его слушает ближайшая приемно-передающая станция, через нее он связывается со своим абонентом. Когда автомобиль выезжает из зоны данной приемно-передающей станции, она передает сопровождение соседней станции и так от соты к соте.

Сотовая связь — достаточно удобный и быстро развивающийся вид связи. Бывшая вначале элитной из-за высоких цен сотовых телефонных аппаратов и,

особенно, из-за высокой платы за связь, сейчас, после значительного снижения цен, она становится достаточно массовой.

Нередко и транспортные предприятия оснащают своих водителей сотовыми телефонами и используют их для управления перевозками. Однако при применении сотовой связи для этих целей выявляется ряд недостатков.

Прежде всего – это недостаточные зоны покрытия. Даже в Западной Европе, где построено большое количество базовых станций, сотовая связь не покрывает всю территорию. Сотовой связью охвачены лишь крупные города и основные магистральные дороги, поэтому стоит автомобилю отъехать километров на 30 от крупной магистрали, как связь с ней теряется. Проблема усугубляется и тем, что существует несколько стандартов сотовой связи, несовместимых друг с другом. Проблемы же роуминга до конца не решены, причём не только межсистемного, но порой и внутрисистемного при переезде из одного региона в другой.

Вторым недостатком является всё ещё довольно высокая плата за трафик. По опыту некоторых автотранспортных компаний, плата за телефон одного водителя превышает 100 долларов в месяц.

Третьим недостатком является отсутствие объективного контроля за фактическим местонахождением автотранспортных средств. Диспетчер может судить об этом только со слов водителя, только специально запросив его. А если автомобилей на предприятии много, то такие запросы и ручная запись местоположения потребуют немало времени, внимания и денег.

К числу недостатков можно также отнести отсутствие документирования переговоров с водителем (в результате чего нередко возникают недоразумения между диспетчером и водителем) и документирования фактических маршрутов движения автомашин.

Кроме того, получение информации по голосовой связи затрудняет создание автоматизированных систем управления автотранспортным предприятием.

Транковая связь

Транковая связь, как и сотовая, представляет собой систему, построенную на сети станций – ретрансляторов, объединённых в единую логическую структуру. Однако это производственная связь, и она имеет ряд ограничений.

Прежде всего, это ограничение по площади. Здесь не ставится задача охватить всю территорию страны, а территорию одного или нескольких производственных комплексов, некоторого района, в котором необходима связь с подвижными объектами. Кроме того, имеется ряд ограничений по возможностям выхода во внешние сети связи, по продолжительности переговоров. Устанавливаются разные приоритеты разным абонентам. Иногда это связь не дуплексная, а симплексная и т.д.

Транковая связь несколько дешевле сотовой и может использоваться автоперевозчиками, осуществляющими местные перевозки. В то же время, с точки зрения использования её как связи для управления автоперевозками, ей присущи те же недостатки, что и сотовой связи.

Безусловно, в наибольшей степени потребностям дальних автоперевозчиков отвечают спутниковые системы, обеспечивающие наиболее широкую зону действия.

Спутниковые коммуникации ГМС, ГИС

Глобальная система определения местонахождения (ГМС), как и говорится в ее названии, может определять точное местонахождение предметов с помощью спутниковой связи. Пассивные приборы ГМС с помощью 18 земных спутников могут работать без перерыва 24 часа.

Например, грузовик, используемый в международных перевозках, может быть оснащен прибором ГМС, который будет передавать точное местонахождение грузовика (с помощью терминала и спутниковых антенн) в информационный центр, принадлежащий транспортной компании.

Поэтому местонахождение любого грузовика в парке транспортной компании может быть запрошено через любой компьютер, связанный с главным сервером в информационном центре. Кроме того, если информационный центр оснащен электронной картой местности, тогда точное местонахождение грузовика может быть показано. Данные с электронной карты могут быть нарисованы, например, с драйвера для компакт дисков. Они могут быть маленькими с небольшими изображениями действительных карт, сканированных на различных объемах. Также может применяться и система Географическая информационная ГИС, которая обнаруживает точки карты и таким образом разрешает автоматический обмер и показ деталей карты по выбору пользователя. ГИС является более динамичной системой по сравнению с предыдущей. Терминал, находящийся в грузовике, также разрешает коммуникацию между водителем и информационным центром в виде сообщений. Таким образом, владелец компании имеет возможность получить связь со своим водителем в любой точке земного шара.

В случае специализированной транспортировки (химические вещества, токсические отходы, ядерные грузы) логистическая информационная технология также может прийти на помощь. Например, небольшая электронная бирка может быть прикреплена на стороне контейнеров, перевозящих опасные грузы. Затем на определенных пунктах (таможня, порты, железнодорожные станции) специальные сенсоры на расстоянии могут считывать информацию из контейнеров, когда они проезжают мимо, и передавать ее заинтересованному лицом в контроле над транспортировкой опасных материалов.

Автоматизированные системы определения скоропортящихся продуктов также недавно использовались благодаря сенсорной и карточной технологии. Сенсоры и карты могут использоваться для того, чтобы помочь контролировать состояние каждой точки внутри грузовиков и контейнеров, перевозящих свежие скоропортящиеся продукты (фрукты, рыбу, мясо).

Такая автоматизированная система недавно начала функционировать в Акционерной автотранспортной компании «Урта Осиё Транс», диспетчерский пункт которого дислоцирован в г. Ташкенте.

Спутниковые системы можно подразделить на две группы: на основе низколетящих и геостационарных спутников.

Системы на основе низколетящих спутников

Преимуществом систем на основе низколетящих спутников является то, что поскольку они находятся несколько десятков раз ближе к Земле, чем геостационарные спутники, для связи с ними не требуется большой мощности. Следовательно, могут использоваться аппараты по габаритам и мощности, приближающиеся к аппаратам сотовой связи.

Недостаток же состоит в том, что в отличие от геостационарных, низколетящие спутники не находятся постоянно над определённой зоной Земли, а непрерывно вращаются, что резко усложняет структуру систем.

В простейшем случае спутник, пролетая над передающим абонентом, принимает его сообщение, а потом, пролетая над принимающим абонентом, сбрасывает ему это сообщение. Однако полоса захвата низколетящего спутника невелика, поэтому от момента приёма сообщения до момента, когда спутник пройдёт над принимающим абонентом и сможет сбросить ему сообщение, проходит немало времени (иногда свыше 10 часов).

Естественно, что такая система мало кого может удовлетворить. Поэтому в реальных системах используются несколько спутников (чаще всего несколько десятков) и различные системы ретрансляции.

Система пригодна для связи с водителями в любой точке земного шара в реальном масштабе времени, чем выгодно отличается от сотовой связи. Однако остальные недостатки с точки зрения требований к управлению автоперевозками и в этой системе те же, что были названы при рассмотрении сотовой связи. Более того, добавляются и другие:

- значительно дороже и оборудование, и трафик;
- в отличие от сотовой, связь невозможна из помещений и из кабины машины (для машин нужен специальный компакт с выносной антенной).

Системы на основе геостационарных спутников.

Система Евтелтракт

Преимуществом систем на основе геостационарных спутников является широкая и постоянная зона обзора, охватывающая, как правило, целый континент. Поэтому и передающий и принимающий абоненты находятся в одной зоне обзора, что существенно упрощает систему.

В наибольшей степени требованиям, предъявляемым к системам управления автотранспортным предприятием, отвечает построенная на основе геостационарных спутников специализированная система связи и контроля за движением транспортных средств Евтелтракт.

Система обеспечивает высоконадёжную и удобную двухстороннюю текстовую связь диспетчера со всеми своими водителями в любой точке Европейского континента и в любое время суток и постоянное наблюдение за их движением по электронной карте на экране своего компьютера.

На автотранспортном средстве устанавливается малогабаритный мобильный спутниковый связной терминал (МСТ), состоящий из трех блоков: антенны, которая крепится на крыше автомобиля, связного блока и пульта водителя (существует модификация из двух блоков: антенно-связной блок и

пульт водителя). Рабочее же место диспетчера представляет собой стандартный персональный компьютер и модем, обеспечивающий связь с информационным центром. Компьютер диспетчерского пункта подключается к системе Евтелтракт по любому телефонному каналу или каналу передачи данных (сети Роспак, Роснет, Совам, Спринт и т.д.). Возможна связь по сети Интернет, при необходимости может быть использован и спутниковый канал для связи диспетчерского пункта системы. В системе используются геостационарные спутники европейского космического сообщества «Евтелсат», один из них для передачи сообщений и второй для определения местоположения (вместе с первым). Европейский Центр системы находится в пригороде Парижа (Рамбуйе).

Система Евтелтракт является единственной спутниковой системой, разработанной специально для наземного транспорта, что позволило разработчикам учесть всю специфику автоперевозок. В результате система имеет ряд очень ценных для автоперевозчиков характеристик. В первую очередь нужно отметить следующие:

- высочайшая надежность передачи сообщений в сложных условиях движения автотранспортных средств. Автотранспортные средства в отличие от других транспортных средств периодически могут оказываться в зоне, где нет связи. Автомобиль может въехать под мост, в ангар, в паром или оказаться заэкранированной от спутника близко расположенным высоким железобетонным зданием. Чтобы обеспечить надежную доставку передаваемых в такие моменты сообщений система получает от автомобиля подтверждение о доставке и, в случае неполучения такого подтверждения, автоматически, без вмешательства оператора повторяет сообщение. Как только автомобиль окажется в зоне связи, ей сразу же будет передано сообщение, а диспетчер получит подтверждение о том, что сообщение передано, с точным указанием – в какое время в какой точке (с точностью около 100 метров). Однако водитель может не сразу прочесть сообщение. Поэтому, когда водитель прочитывает сообщение, диспетчер получает второе подтверждение так же с информацией о времени и месте прочтения;
- повтор сообщений при нахождении автомобиля вне зоны связи система может производить по желанию диспетчера до 35 минут либо до 18,5 часов;
- если за это время автомобиль (автопоезд) не появится в зоне связи, диспетчер получит извещение, что сообщение не вручено. Таким образом, диспетчер всегда точно знает, когда и где сообщение передано, когда и где прочтено. Нужно отметить, что и водитель всегда знает, когда он находится вне зоны связи – в этот период на его пульте горит красная лампочка. Он может принять соответствующие меры (выехать на открытое место).

Автоматическое определение местоположения всех автомобилей

Диспетчерам автопредприятий при современной технологии управления всегда необходимо знать, где находятся их автомобили. Каждый раз посылать запросы, особенно при большом парке автомобилей довольно обременительно, тем более что не везде диспетчерская служба работает круглосуточно и в нерабочее время некому посылать запросы. Поэтому система Евтелтракт автоматически ежечасно определяет местоположение всех автомобилей и закладывает их в память компьютера. Таким образом, диспетчер всегда видит, где сейчас находятся все его автомобили, и может просмотреть трассу движения любого из них за прошедшее время (прямо по карте автодорог на экране своего компьютера, либо, по желанию в табличной форме).

Даже в отсутствие диспетчера, его компьютер будет принимать, и хранить всю поступающую информацию. Кроме того, в системе используется принцип электронного почтового ящика. То есть, даже если компьютер диспетчера выключен, никакая информация (как сообщения, так и местоположение) не пропадает, хранится в Центральном компьютере системы.

Система Евтелтракс получила широкое распространение в мире. В настоящее время число автотранспортных средств с Евтелтраксом превысило 300000 и ежемесячно увеличивается в среднем на 3000.

Все вышеуказанные системы являются системами реального времени. Кроме этих систем существуют еще другие, использующие режим «черного ящика».* Их особенностью является отсутствие канала связи между транспортным средством и пунктом контроля. При этом вся информация о движении транспортной единицы сохраняется в памяти бортового «черного ящика» до окончания рейса. По окончании рейса информация считывается с контроллера, сохраняется в базе данных и обрабатывается. В процессе обработки выявляются все особенности совершения конкретного рейса, такие как: отклонения от расписания и маршрута движения, факты превышения скорости, соблюдение режима труда и отдыха, остановки, сходы с маршрута, место время и объемы заправок топливом, значения контролируемых параметров и много другое.

Преимуществом систем реального времени является оперативность доставки информации о местонахождении транспортных средств на контрольный пункт. Главное преимущество систем типа «черный ящик» – их дешевизна по сравнению с системами реального времени.

В состав систем типа «черный ящик», как правило, входят следующие основные элементы.

Диспетчерский центр – стационарный или мобильный пункт, предназначенный для получения, обработки и хранения информации, поступающей от транспортных средств в реальном или пострейсовом времени и отображения этой информации на электронной карте. Программно-аппаратные средства, входящие в состав диспетчерского центра, должны позволять маршрутизировать, обрабатывать, записывать и сохранять информацию, поступающую от транспортных средств, решать технологические, диспетчерские и управленческие задачи с использованием

* А. Кутинцов. «Черный ящик» на колесах. АТ №2, 2004

этой информации, создавать отчетные формы и документы для использования повседневной деятельности предприятия.

Бортовая абонентская аппаратура – устанавливается на транспортные средства и предназначена для определения местоположения, направления, скорости и других параметров их движения, контроля состояния груза и получения информации о состоянии датчиков, установленных на объекте, а также для передачи всей этой информации на диспетчерский центр. Как правило, в состав бортовой абонентской аппаратуры входит:

- навигационная аппаратура, осуществляющая прием и обработку сигналов спутниковых навигационных систем и определение параметров движения транспортных средств;
- связная аппаратура, предназначенная для передачи информации в диспетчерский центр и приема команд от него;
- датчики и исполнительные устройства, используемые для контроля и измерения состояния груза, систем и агрегатов автомобиля и других устройств, установленных на автомобиле;
- бортовой контроллер, осуществляющий накопление и хранение навигационной и телеметрической информации и управление работой бортовой абонентской аппаратуры в целом

Каналы связи и передачи данных – аппаратура, предназначенная для организации связи и передачи данных от бортовой абонентской аппаратуры до диспетчерского центра. Это может быть аппаратура, принадлежащая операторам систем сотовой, спутниковой или УКВ-связи, использование которой необходимо оплачивать однократно (при установке базовых УКВ-станций) или периодически в виде абонентской платы и платы за трафик

Последняя составляющая отсутствует в системах типа «черный ящик». Поэтому малым и средним автопредприятиям, в деятельности которых отсутствует потребность в оперативном получении данных о местонахождении транспортных средств, с экономической точки зрения более выгодно использовать именно такие системы, так как при существенном снижении общих затрат на развертывание и эксплуатацию системы, круг задач, решаемых с использованием «черных ящиков», остается довольно широким. Перечислим хотя бы некоторые из них:

- запись информации о совершенных водителем рейсах и состоянии грузов в течение контролируемого периода (обычно сутки, при необходимости – до недели);
- прокладка новых и оперативное изменение старых маршрутов движения по электронной карте, создание расписания движения транспортных средств, автоматический расчет протяженности маршрутов, расхода топлива и другие технологические задачи, позволяющие эффективно управлять работой транспортного предприятия;
- отображение на электронной карте маршрутной сети, остановочных и контрольных пунктов, совершенных рейсов, опасных участков и другой необходимой дорожной обстановки для визуального

контроля за работой водительского персонала и транспортных средств;

- анализ совершенных рейсов, выявление и фиксация фактов отклонения от маршрутов, расписаний движения, превышения скорости, определение времени простоя, изменений состояния груза и других показателей, требуемых для эффективного управления транспортным предприятием;
- контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей;
- отображения на карте участков, где были зафиксированы факты схода с маршрута, отклонения от расписания движения, превышения скорости движения, простоя, ДТП, изменения состояния груза и другие события, интересующие пользователя системы;
- использование записанной информации при разборе аварийных ситуаций и других происшествий на дороге;
- сохранение информации о совершенных рейсах в течение контрольного периода (как правило, в течение года) и осуществления отбора хранимой информации по данным критериям – по фамилии водителя, рейсу, транспортному средству, дате и другим критериям, позволяющим проанализировать работу предприятия по различным параметрам и аспектам за различные отчетные периоды;
- «проигрывание» на карте любых рейсов, совершенных за контролируемый период;
- автоматическая подготовка и выдача отчетных и других документов используемых на предприятии.

Внедрение подобных систем на автопредприятиях, как правило, носит фискальный характер и направлено на повышение безопасности международных пассажирских и грузовых перевозок, повышение дисциплины водителей работающих вдали от предприятия и руководителей нижнего звена управления, увеличение прибыли предприятия.

Практический опыт показал, что экономический эффект от использования навигационных систем на автотранспортных предприятиях складывается из совокупности следующих положительных составляющих:

- сам факт внедрения навигационных систем дисциплинирует работу водителей, что приводит к снижению расхода топлива и уменьшению случаев хищения грузов на 10-50 %–в зависимости от текущего состояния дел и воли руководителя и администрации автотранспортного предприятия по наведению порядка на основе полученной информации;
- исключение приписок к фактическому пробегу в течение рейса в международных сообщениях. Известны случаи, когда к 500 км пробега выявлялось 100 км приписок;
- контроль мест, объема и времени заправок и исключение случаев «слива» топлива. Система позволяет с точностью до секунды – по

времени и до десятки метров – в пространстве контролировать положение транспортных средств, а также контролировать уровень топлива в баке. Путем сопоставления этих данных автоматически определяется точное время, объем и место заправки (слива) топлива. Анализ деятельности недобросовестных водителей, осуществляющих международные перевозки, позволил выявить получение ими незаконной прибыли до 200 \$ за один рейс;

- автоматизация процессов формирования расписаний и маршрутов движения, подготовки технологических и отчетных документов позволит существенно сократить время на решение технологических и транспортных задач и повысить эффективность работы персонала.

Таким образом, при умелом и целенаправленном использовании навигационных систем предприятия может в короткий срок (менее года) окупить затраты на их приобретение и установку и начать получать реальную прибыль в виде сэкономленных ресурсов при осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок, обеспечив при этом безопасное и качественное осуществление транспортного процесса.

Контрольные вопросы

1. Для каких целей необходима система связи у АТП?
2. Ближние связи в диапазоне 27 МГц
3. Коротковолновая связь. Область ее применения
4. Ультракотковолновая связь
5. Сотовая связь
6. Транковая связь
7. Спутниковые коммуникации ГМС, ГИС
8. Системы на основе геостационарных спутников. Система Евтелтракт
9. Автоматическое определение местонахождения автомобилей
10. Система типа «Черный ящик» и ее основные элементы:
 - а) диспетчерский центр;
 - б) бортовая абонентская аппаратура;
 - в) каналы связи и передача данных.
11. На что направлено внедрения в АТП системы «Черный ящик»
12. Экономический эффект от использования навигационной системы

ХVII. ПРИНЦИПЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

1. Цели и задача логистики

Покупатель приобретает товары не только за их качества, но и за многие другие параметры, такие как упаковка, маркировка, дизайн, цена, надежность в обслуживании, доступность, репутация, послепродажное обслуживание и т.д. Логистика в основном заинтересована в обеспечении этих качеств. Философией транспортной логистики является своевременность доставки продукции потребителю (ЛПТ), то есть доставки нужного продукта, нужному покупателю, в нужное место, в нужное время, не больше, не меньше по самым низким (доступным) ценам. Логистика направлена на минимизацию общих затрат времени и финансовых ресурсов.

Логистика способствует организации, планированию и управлению в эффективном продвижении продукции намеченной цепи – «снабжение – производство – сбыт – распределение» на основе интеграции, координации операций, процедур и функций управления, выполняемых в рамках одного целенаправленного процесса.

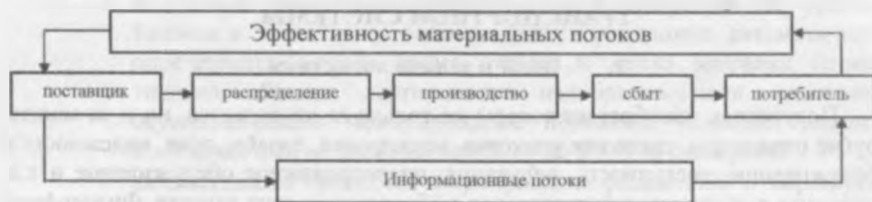
Важнейшими общими задачами логистики являются следующие:*

- создание интегрированной системы управления материальными потоками на основе информационных потоков;
- разработка методов управления движением товаров и контроля материальных потоков;
- определение стратегии и технологии физического распределения товаров;
- стандартизация полуфабрикатов и упаковки;
- прогнозирование объема производства, перевозок и складирования;
- выявления дисбаланса между потребностями и возможностями закупки производства;
- прогнозирование спроса на товары;
- организация послепродажного обслуживания потребителей;
- определение эффективных целей и уровней обслуживания потребителей;
- оптимизация технической и технологической структуры транспортно-складских комплексов.

В логистической системе действует обратная связь, несущая информацию о формировании спроса.

Направления развития и тенденции в управлении логистикой в современных условиях следующие:

- сокращение количества складов;
- увеличение объема услуг третьих участников;
- усиление глобальной логистической стратегии;



- интеграция логистической деятельности;
- сосредоточение большей части логистических функций в рамках производственных функций, маркетинга или управления запасов;
- увеличение роли управленческой информации.

Транспортная логистика базируется на концепции интеграции транспорта, снабжения, производства и сбыта. В процессе развития логистики традиционные задачи по отдельной оптимизации величины поставок и схем маршрутов, размещения и размера складов, уступили место поиску оптимальных решений в целом по всему процессу движения материального потока в сфере обращения и производства исходя из минимума суммарных затрат на транспортировку, снабжение, производство и сбыт.

На стратегическом уровне управления логистический поиск касается проблем фундаментального характера, таких, как выбор фирм-поставщиков и перевозчиков. На организационном уровне – проблем производства и сбыта, включая возможности отправок и частоту отгрузок; на оперативном – управление проблем конкретизации и детализации организационных мероприятий: выбор маршрута и вида транспорта в зависимости от партионности грузоперевозки и др. На каждом из указанных уровней лица, принимающие решения, исходят из рационализации соотношения между затратами на производство и затратами на транспортировку, между запасами компонентов производства готовой продукции и качеством обслуживания. Таким образом, налицо многокритериальная задача оптимизации, которая обычно решается путем поиска компромисса, минимизирующего суммарные затраты.

Все принимаемые решения должны соответствовать корпоративной стратегии, главное в которой – достижение с минимальными затратами максимальной адаптации к изменяющимся условиям рынка, повышение на нем своей роли, достижение конкурентных преимуществ.

Цель транспортной логистики – сокращение запасов материальных ресурсов в обращении и времени доставки товаров. В связи с этим повышаются требования к качеству поставок товаров и соблюдение графика перевозок, внедряются прогрессивные формы доставки товаров, все более широкое распространение получает доставка продукции мелкими партиями (системы Kanban, JIT и т.п.).

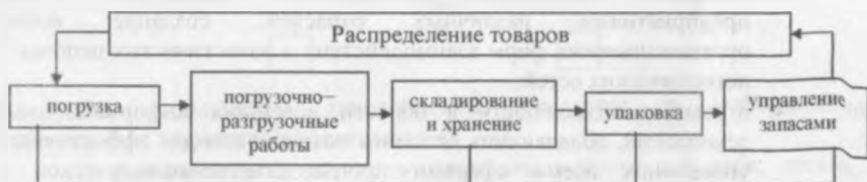
В реализации цели логистики существенное место занимают прогрессивные методы производства, основным из которых является

партнерство предприятия со своими поставщиками и покупателями. Немалое значение имеет организационно – производственная структура предприятий, занятых в логистическом процессе. Наличие большого числа малых структурных единиц, готовых предоставить полный комплекс всевозможных услуг, создает эффективную и гибкую систему логистики, более соответствующую свободному рынку, чем многоуровневая система государственного регулирования снабжения и производства, опирающаяся на предприятия – гиганты.

Однако создание стройной и гибкой логистической системы требует признания всеми ее участниками необходимости не только партнерства, но и определенного организующего начала. В условиях децентрализованного управления и экономической самостоятельности такие организационные функции выполняют экспедиторские фирмы. Основные задачи подобных фирм – сформировать логистическую цепь, то есть объединить всех участников процессов производства, снабжения и транспорта в единую производственно-хозяйственную систему, действующую эффективно в условиях рыночной экономики.

Наиболее часто встречающимися логистическими операциями являются складирование, транспортировка, комплектация, погрузка, разгрузка транспортных средств и т.д.

Один из важных моментов в логистической системе отводится физическому распределению производственных запасов, перевозки товаров, складированию и хранению, погрузочно-разгрузочными работам и упаковке.



Составные части распределения товаров логистической системы помогут решить задачи анализа материальных потоков, рационализации тары и упаковки, унификации грузовых единиц, складирования, оптимизации величин и уровня запасов, выбора оптимальных маршрутов перевозок на транспорте, рационализации транспортно-складских работ на складах предприятий и т.д. Главное, логистический подход способствует уменьшению излишних неэффективных затрат.

Можно привести пример по строительно-транспортной логистике в г. Берлине, где на основе многовариантных расчетов был создан распределительный центр. Подвоз материалов туда осуществляется речным транспортом. С распределительного центра по заранее составленным часовым графикам и разработанным маршрутам осуществляется распределение необходимых строительных материалов по объектам в нужный момент,

нужного объема, то есть не больше и не меньше.

2. Интегрированная логистика

В перспективе транспортная логистика характеризуется, прежде всего, эффектом интеграции, вызванным существенным снижением транспортных затрат и качеством обслуживания грузоотправителей и грузополучателей. Взаимодействие участников транспортно-логистического процесса (ТЛП) наглядно демонстрирует преимущества информационной логистики через использование электронных средств управления транспортно-складскими технологиями, электронного обмена данными.

Интегрированная логистика исходит из того, что управление перевозкой грузов осуществляется с помощью директивных информационных сообщений, за которые несет ответственность каждый из участников цепочки, а также посредством стандартных международных транспортных документов.

Сегодня транспортировка настоятельно требует создания условий по объединению промышленных, торговых, транспортно-экспедиторских компаний, обслуживающих инфраструктуру рынка, в интегрированные логистические сети. Именно они способны быстрее, своевременно и с минимальными затратами осуществлять поставку продукции потребителям.

Предпосылками для этого являются:^{*}

- дальнейшее развитие конкуренции между участниками транспортного рынка за качественное обслуживание с минимальными затратами владельцев груза;
- развитие интеграции (объединения) процессов между предприятиями различных отраслей, создание новых организационных форм взаимодействия – логистических цепочек и логистических сетей;
- огромные возможности в области новейших информационных технологий, обладающих большим потенциалом для эффективного управления всеми сферами производственно-коммерческой и транспортной деятельности.

Необходимо разработать целевую программу «модернизация транспортной системы», в качестве основной цели которой должно быть поставлено сбалансированное развитие всех звеньев экономического комплекса, в том числе транспортной системы страны, способной обеспечить жизненно важные национальные интересы. Вместе с тем ряд проблем препятствует удовлетворению спроса на транспортные услуги.^{**}

- низкий уровень межотраслевой координации в развитии транспортной инфраструктуры;
- слабое использование транспортных коммуникаций для доставки транспортных грузов;
- медленное совершенствование транспортных технологий и недостаточная их увязка с производственными (промышленными).

^{*} Т.Б. Миротин. Интегрированная логистика на транспорте. Проблемы и решения. Транспорт России. Анализ. Проблемы. Перспективы. М.: Магистрант, Россия, 2003.

^{**} Т.Б. Миротин. Транспортная логистика. 2003.

торговыми, складскими и таможенными технологиями,

- недопустимо низкий уровень информатизации транспортного процесса и информационного взаимодействия транспорта с другими отраслями экономики.

Последняя из указанных проблем непосредственно определяет актуальность информационного обеспечения транспортной логистики.

Концепция ресурсной ориентации, которая сформировалась в 80-х годах прошлого столетия в экономически развитых странах, неизбежно приводит к пониманию приоритетного значения интегрированной логистики. Она имеет следующие особенности, которые оказывают прямое воздействие на эффективность, производительность и качество функционирования транспортной системы:

- формирование и использование ключевых компетенций, что предполагает особо эффективное сочетание ресурсов, которыми конкуренты не располагают;
- сохранение стабильных ключевых компетенций в долгосрочной стратегической перспективе;

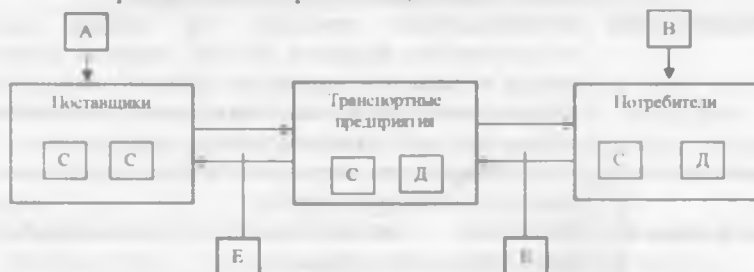


Рис.6. Элементы транспортной логистики и информационное обеспечение элементов эффективности*

- возможность клиентов извлекать выгоды для себя, готовность оплачивать дополнительные услуги.

Интегрированный логистический подход на транспорте, использующий «цепочки ценностей», ориентирован на всех участников транспортно-логистического процесса (ТЛП).

Цепочка ценностей содержит пять областей эффективности:

А – связь с поставщиками;

В – связь с потребителями;

С – технологические процессы внутри одного предприятия,

Д – логистические процессы внутри предприятия;

Е – логистические интегрированные связи между предприятиями транспортно-логистической цепочки.

Предприятия, входящие в интегрированные транспортно-логистические цепи, нацелены на существенное снижение затрат за счет более быстрой оборачиваемости ресурсов, сокращения времени выполнения заказа,

* Л.Б.Мирошник. Интегрированная логистика на транспорте. Проблемы и решения // Транспорт России. Анализ Проблемы Перспективы. М.:Минтранс. Россия. 2003

координации транспортной работы с сетью поставщиков (грузоотправителя – грузополучателей). На рис.7 показаны основные элементы транспортной логистики и элементы эффективности.

3. Международная транспортная логистика

В международных транспортных логистических системах по количеству видов транспорта, участвующих в перевозке грузов, транспортная логистика делится на одновидную (юнимодаль) и многовидную (мультимодаль).

Термины перевозок	Определение
Мультимодальная	Перевозка грузов, по меньшей мере, двумя различными видами транспорта
Интермодальная	Перевозка грузов в одной и той же грузовой единице или транспортном средстве, которое успешно использует несколько видов транспорта без перегрузки товаров в меняющихся видах
Комбинированная	Интермодальные перевозки, где главная часть осуществляется железной дорогой, водными путями внутри страны или морем, и где любой начальный или конечный этап путешествия, осуществляемый по дороге такой короткий, как только это возможно
Накопительная	Комбинированные перевозки железнодорожным и автомобильным транспортом
Платформами	Перевозка исключительно автомобильным транспортом на платформах

В этих системах используются некоторые термины в отношении к перевозке грузов несколькими видами транспорта: комбинированные, мультимодальные и интермодальные перевозки. Европейский Комитет Министров Транспорта в 1993 г. опубликовал документ «Технология в комбинированных перевозках», который содержит определения всех соответствующих терминов, используемых в связи с комбинированными перевозками на французском, английском и немецком языках.

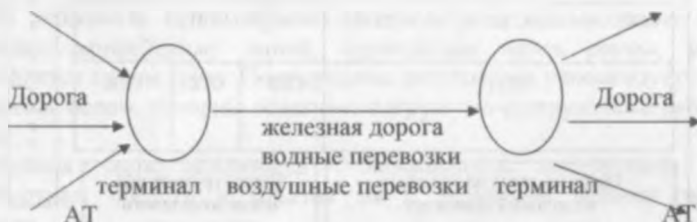
Основные принципы функционирования логистической интермодальной транспортной системы заключаются в следующем:*

- единообразный коммерчески - правовой режим;
- ввв комплексное решение финансово-экономических аспектов функционирования системы;
- использование электронных систем обмена данными (ЭОД), обеспечивающих слежение, передачу информации и связь на уровне мировых достижений в этой сфере;
- единство всех звеньев транспортной цепи в организационно-технологическом аспекте, единая форма взаимодействия и координация всех звеньев транспортной цепи, обеспечивающей это

единство;

- готовность всех участников логистической транспортной системы к кооперации;
- комплексное развитие транспортной инфраструктуры

В международных логистических системах важную роль играет терминал, который является своего рода посредником между автомобильным, железнодорожным и воздушным видами транспорта. Терминал сглаживает неравномерности поступления и отправления транспортных средств и грузов. Как железнодорожные составы и воздушные суда, так и автомобили прибывают на терминал для погрузки или разгрузки независимо друг от друга.



В железнодорожных грузовых станциях и аэропортах предусматривается комплексное техническое обеспечение погрузкой и разгрузкой вагонов воздушных судов и автомобилей. Терминальный комплекс обеспечивает передачу груза с одного вида транспорта на другой при импорте и экспорте товаров.*

Внутрискладская переработка грузов предусматривает сортировку грузов по направлениям с последующей отправкой, комплектование пакетов, хранение, маркировку и взвешивание грузов. В терминале выполняется также целый комплекс сопутствующих перевозке операций: оформление документации, пограничный, санитарный и таможенный контроль.

В логистической системе одним из необходимых элементов является грузовой двор, размеры которого зависят от размеров грузооборота, грузового комплекса, числа погрузочно-разгрузочных постов и механизмов, габаритных размеров автомобилей, способов их расстановки у склада и т.д. Грузовой склад — основное здание грузового комплекса железнодорожной станции и аэропорта. Он включает в себя четыре группы помещений:

- складские (стеллажный и контейнерный склады);
- административно служебные;
- инженерно-технического обеспечения;
- ремонта и технического обслуживания средств механизации

Весь поток грузов в международном сообщении подразделяется на экспортный и импортный. Это обуславливает разделение терминала на две части: зоны экспорта и импорта. В каждой из этих зон предусматривается выделение склада временного хранения (СВХ), помещения для хранения

*В.М. Курганов, Г.Б. Миротин. Международные грузовые автомобильные перевозки. Учебное пособие. 2-е изд., ч. I. Глосс., 2000

грузов, не прошедших санитарный контроль (ССК) и склада свободного пользования (ССП). Примерная компоновка помещений терминала показана на рис 8

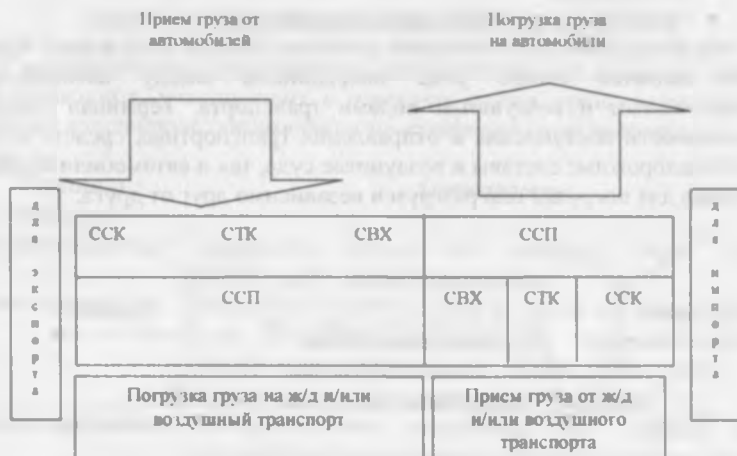


Рис. 7. Компоновочная схема терминала

Последовательность обработки грузов на терминале состоит в следующем. Прибывший груз подвергается пограничному и санитарно-эпидемиологическому контролю (ПК и СЭК), в результате которого может быть принято решение о возврате груза грузоотправителю или об отправке для углубленного исследования на склад санитарного контроля (ССК). В случае отсутствия замечаний, груз направляется на СВХ, где производится его таможенное оформление. Если таможенное оформление произведено без нарушений, то груз перемещается на ССП для последующей погрузки на транспортные средства (воздушные суда или автомобили) и доставки получателю. Если же таможенные органы не считают возможным поступления груза для свободного пользования, то он направляется для выполнения необходимых таможенных действий на склад таможенного контроля (СТК), либо возвращается грузоотправителю.

Товар, направленный на ССК, в случае положительных результатов углубленного исследования может быть направлен на СВХ для выполнения таможенных процедур. Если же углубленное исследование показывает, что груз не удовлетворяет санитарным требованиям и не может быть допущен в страну назначения, то он возвращается грузоотправителю в страну отправления груза.

Углубленный таможенный контроль на СТК может своим результатом иметь выпуск груза на ССП для последующей отправки в страну назначения. Если же груз не отвечает таможенным требованиям, то он возвращается в страну отправления либо владелец груза переводит его в иной таможенный режим.

Согласно статье 59 таможенного кодекса товары не могут находиться на складе временного хранения более двух месяцев. Приведенная выше

компоновочная схема терминала позволяет существенно снизить объем перегрузочных и транспортных операций при перемещении груза из СВХ на ССП и на СТК, а также из склада таможенного контроля на склад свободного пользования. Все эти помещения разделены перегородками с раздвижными дверями. По окончании таможенных процедур через эти двери товар конвейерными линиями может быть доставлен на ССП и далее на транспортные средства для доставки получателю.

Если бы каждый из складов находился в отдельном изолированном помещении, то для перемещения груза после выполнения таможенных процедур потребовалась бы выполнение очень трудоемких работ, привлечение погрузочно-разгрузочной техники и автотранспорта.

На терминале целесообразно предусмотреть использование приводных роликовых конвейерных линий, проходящих вдоль ramпы, на которой производится прием груза. Полуприцепы автопоездов рекомендуется оснастить роликовым полом, который облегчает погрузочно-разгрузочные работы внутри кузова.

Должна быть исключена возможность поступления грузов и транспортных средств и изъятия их с терминала помимо таможенного контроля.

При создании и эксплуатации складов мелкопартионных грузов терминала необходимо учитывать современные тенденции: многоярусное складирование грузов, использование гравитационных стеллажей, наклонных роликовых дорожек, оснащение зоны хранения специальными штабелирующими машинами; применение средств непрерывного транспорта с автоматическим адресованием для внутрискладского перемещения грузов. Стационарные роликовые конвейерные линии должны обеспечивать возможность перемещения груза при обслуживании складов таможенного и санитарного контроля в двух направлениях, то есть быть реверсивными.

Стеллажи должны быть подразделены на зоны по направлениям перевозок с учетом объема грузопотоков по каждому направлению.

На терминале должна функционировать автоматизированная система внутрискладского перемещения грузов. В этом случае специальные сталкивающие устройства перемещают груз с тяговых конвейеров на накопительные роликовые дорожки, расположенные под наклоном и оборудованные специальным фиксирующим устройством. При его отклонении грузовой единица (пакет, коробка) с роликовой дорожки скатывается на следующий приводной конвейер.

Управление движением груза производится путем штрих кодирования. На складе временного хранения с помощью ручными термопринтерами печатают самоклеющиеся этикетки. Наносимые штриховые коды позволяют в цифровом виде наносить любую необходимую информацию, в том числе о месте назначения груза. При прохождении груза через распределительное устройство, оборудованное сканером, информация считывается, сканер через соответствующие датчики управляет исполнительными механизмами, перемещающими груз с одной конвейерной линии на другую или на

накопительные роликовые дорожки, а с них – на конвейерные линии, доставляющие груз непосредственно к транспортному средству: вагону, воздушному судну или автопоезду.

Таким образом, решающими для достижения эффективности интегрированной логистики на транспорте являются следующие основные направления:^{*}

- единая ориентация на процесс планирования и управления всеми потоками: информационными, транспортными, материальными, финансовыми вдоль всей цепочки создания стоимости;
- изменившиеся организационные рамочные условия кооперации, то есть интеграция всех партнеров по цепочке создания стоимости для решения общих стратегических задач; устранение информационных барьеров между согласованными областями планирования, управления и создания инструментария современных информационных и коммуникационных систем (сетей), призванных обеспечить бесперебойное и сквозное движения информационного потока в соответствии с потребностями рынка

Основной упор в логистической транспортной системе необходимо уделять вопросам терминального обслуживания и таможенный операции при международных автомобильных грузовых перевозках.

Все грузы экспорта и импорта в основном отправляются и прибывают необходимых в терминалы, где осуществляются таможенная очистка и оформление всех документов, формирование и расформирование, распределение грузов по направлениям и клиентуре.

Логистическая система при международных автомобильных перевозках грузов занимается переработкой пакетированием, маркировкой, хранением, таможенные платежи, таможенные оформления, доставка грузов по процедуры ВТТ (внутреннего таможенного транзита) с оформлением внутреннего и таможенного документа (ВТД) и т.д.

Среди ключевых сфер компетентности интегрированной логистики выделяют: управление запасами, транспортировку, логистическую инфраструктуру, складское хозяйство, грузопереработку и упаковку логистическую информацию.

Информационный аспект играет в системе интегрированной логистики особую роль. Поэтому менеджеры и специалисты должны, помимо основных концепций и способов применения, уметь вырабатывать управленческие решения по внедрению и развитию специального информационного обеспечения.

Управление информационными ресурсами предполагает:

- оценку информационных потребностей на каждом логистическом уровне и в рамках каждой функции логистического менеджмента;
- изучение и рационализацию документации, организацию эффективного обмена электронными документами;

^{*} В. М. Курдюков, Л. Б. Морозов. Международные грузовые автомобильные перевозки. 1-й изд., 2000

- преодоление проблем несовместимости типовых данных;
- создание системы управления данными.

В результате создается новая логистическая информация, которая передается в распоряжение пользователей-менеджеров по логистике. Она рассматривается как ресурс, самостоятельный фактор транспортно-перевозочной деятельности

Цель информационного обеспечения логистики на транспорте заключается в том, чтобы получить возможность эффективного управления, контроля и комплексного планирования движения транспортно-материального потока. Все более насущной становится проблема непрерывного учета результатов функционирования системы, что способствует оперативному внесению изменений, как в построении, так и реализации хода интегрированного процесса «поставка-транспортировка».

Одним из компонентов наиболее эффективного информационного обеспечения транспортной логистики является автоматизация информационных потоков грузовых перевозок. Современные тенденции управления информационными потоками состоят в замене бумажных перевозочных документов электронными. Вместе с тем, в ряде случаев предпринимаются попытки упрощения и автоматизации перевозочных документов, грузовых тарифов, системы взаиморасчетов за перевозки при сохранении устаревшей технологии транспортного процесса.

4. Информационная логистика

В международных логистических системах информационное обеспечение для транспортировки грузов является наиболее эффективным методом максимального использования парка подвижного состава, устранения встречных перевозок, рациональная организация перевозочного процесса. Информационное обеспечение также обеспечивает слежение за продвижением грузов на дальних расстояниях, взаиморасчет за выполненную услугу и т.д.

Рациональное использование транспорта, работающего на дальних расстояниях по дорожной поверхности, является таким же жизненно важным вопросом, как сохранение натуральных ресурсов. Таким образом, достигая наиболее выгодное сочетание между автомобильным, железнодорожным и где существует потенциал другого вида – морским транспортом. ИСУ транспортировки затрагивает не только технологические вопросы, но также аналитические, административные и юридические.

В настоящее время существуют ряд информационных технологий при международном транспорте – спутниковые коммуникации ГМС, ГИС (см.гл.XVI).

Контрольные вопросы

1. Понятие логистической транспортной системы
2. Цели и задачи логистики
3. Основные функции логистики
4. В чем заключается эффективность материальных потоков?
5. Задача транспортной логистики
6. Взаимосвязь логистики и маркетинга
7. Интегрированная логистика
8. Распределительный центр в логистике
9. Задачи международной транспортной логистики.

1. И.А.Каримов. Узбекистан – государство с великим будущим. Т.: «Узбекистан», 1992
2. И.А.Каримов. Узбекистан: свой путь обновления и прогресса. Т.: «Узбекистан». 1992
3. И.А.Каримов. Узбекистан: собственная модель перехода на рыночные отношения. Т.: «Узбекистан», 1993
4. В.М.Курганов, Л.М.Миротин. Международные грузовые автомобильные перевозки. 2-изд. Тверь. 2001, С. 128
5. С.П. Артемьев, В.М.Донской. Развитие и организация международных автомобильных перевозок. М.: «Транспорт», 1984, С.224
6. М.Ю.Михайлов. Страхование при международных автомобильных перевозках. М.: АСМАП, 1995, С. 92
7. М.В.Прокофьев. Автомобильные транспортные средства. Международные требования к конструкции и эксплуатации. М.: 2002, С. 154
8. О.П.Гуджоян, Н.А.Троицкая. Перевозка специфических грузов автомобильным транспортом. М.: «Транспорт», 2001, С.159
9. Н.А.Троицкая. Перевозка скоропортящихся грузов в международных сообщениях. М.: АСМАП, 1999, С. 121
10. В.М.Назаренко, К.С.Назаренко. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. М.: Центр экономики и маркетинга, 2000
11. Т.В.Гаврилова. Международная экономика. М.: Приор и Юкз, Новосибирск. 1999
12. А.С.Шустов, Е.А.Малышева. Терминальная система международных перевозок грузов автотранспортом. М.: АСМАП, 1994, С.66
13. В.В.Кузнецов. Терминал как элемент логистической системы. Сб., Логистика и бизнес. М.: «Брандес», 1997
14. Н.Г.Тюрин, С.Е.Киселева, В.Г.Иванов. Перевозка опасных грузов автомобильным транспортом. М.: «Транспорт», 1983, С. 129
15. Э.Т.Кульбебаев и др. Прогрессивные способы уборки, после уборочной обработки, транспортировки и хранения плодоовощной продукции. Алма-Ата, 1990
16. Международные автомобильные перевозки. Часть 1. Организационные и правовые аспекты. / под ред. Ю.С.Сухина, В.С.Лукинского, Спб., 2000, С. 152
17. Международные грузовые автомобильные перевозки. / под ред. В.А.Топалиди. 2-е изд., доп. и перераб. в 2-х томах. Т.: 2005.
18. Международное частное право. Сборник нормативных документов. М.: Приор. 2000
19. Таможенный кодекс Республики Узбекистан. Т.: 1998, С. 77

20. Закон «О таможенном тарифе», Т.:, 1998, С. 17
21. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), М.:, АСМАП, 2002, С. 100
22. Разрешительная система на международных автомобильных перевозках М.:, АСМАП, 2002, С. 36
23. Правила страхования транспортных средств М.:, Ингосстрах, 2001, С. 21
24. Инкотермс 2000 М.:, АСМАП, 2000, С.54
25. Журналы: Автотранспорт РФ; Автомагистраль РФ и МАП РФ за 1998-2004гг.
26. Информационный бюллетень МВЭС РУз за 2001-2004 гг.
27. Транспорт - важнейшее направление и движущая сила интеграции Белая книга. Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать Русское издание IRU., С. 178
28. Автомобильный транспорт России 2002-2003 гг. Ежегодный доклад. Синяя книга IRU. М.:, 2003, С. 135
29. Рекомендации АСМАП (РФ) международным перевозчикам по работе с экспедиторскими компаниями М.:, АСМАП, 1999, С. 17

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
I ИНТЕГРИРОВАНИЕ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН В ЕДИНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СООБЩЕСТВО И ЕГО ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	5
1 Географии внешнеторговой интеграции Республики Узбекистан к началу XXI века	5
2 Статистические данные внешнеторгового оборота	7
3 Торговый баланс, экспорт и импорт за 2000 – 2005 гг.	12
4 Интеграция национального транспортного комплекса со странами СНГ и дальнего зарубежья	16
5 Политика открытых дверей и результаты, достигнутые за годы независимости	18
6 Присоединение Республики Узбекистан к международным Конвенциям, регулирующим автомобильные перевозки	20
7 Основные направления транспортного сотрудничества в СНГ	22
II СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН	28
1 Национальные особенности рынка транспортных услуг	28
2 Основная доля транспортных компаний в международной перевозке грузов и неравное положение узбекских перевозчиков	29
3 Приобретение автопоездов иностранного производства по лизингу	31
4 Некоторые вопросы, требующие решения	32
5 Наземные транспортные коридоры Узбекистана к мировым водным бассейнам	33
6 Альтернативные коридоры к мировым водным бассейнам	36
III ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНОЛОГИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ	39
1 Основные терминологии международных перевозок пассажиров и багажа	39
2 Основная терминология международных перевозок грузов	40
3 Рынок мультимодальных и интермодальных перевозок	42
4 Термины, относящиеся к грузовым единицам и транспортным средствам, используемым в международном сообщении	45
IV ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫМИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ	48
1 Международные правительственные и неправительственные организации	48
2 Организация Объединенных наций (ООН)	48
3 Экономическая комиссия ООН для стран Европы (ЕЭК)	49
4 Комитет по внутреннему транспорту (КВТ)	50
5 Комиссия по транспорту Европейского экономического сообщества	54
6 Европейская Конференция Министров Транспорта	56
7 Международный союз автомобильного транспорта	56
8 Международная федерация экспедиторских ассоциаций	59
9 Координационное транспортное совещание стран СНГ	62
10 Международная академия транспорта	63
11 Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ)	63
V ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК	65
1 Документы международного и внутреннего законодательства	65
2 Правовая основа интеграционных процессов в СНГ	74
3 Конвенция о договоре международной перевозки грузов	74
4 Правовое регулирование разрешительной системы	81
VI ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП	90
1 Необходимость единых таможенных правил и документов, направленных на ускорение пограничных таможенных проверок	90

2. Грузы, требующие особого обращения в процессе перевозки по Карнет—TIR	100
3. Дорожно—транспортные происшествия, покрываемые условиями Карнет—TIR	103
4. Допущения дорожных транспортных средств и контейнеров к между народным перевозкам	104
5. Повторное освидетельствование	106
6. Применение «Открытого Карнета—TIR» при перевозке тяжёлых и громоздких грузов	112
7. Книжка МДП (Карнет—TIR)	113
8. Заполнение Книжки МДП	114
9. Особенности перевозки табачных изделий, алкогольных напитков и ряда подакцизных товаров по системе МДП	115
10. Между народное признание мер таможенного контроля	122
11. Преимущества системы МДП	122

VI. ТАМОЖЕННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

1. Основные понятия и определения	124
2. Таможенные режимы	126
3. Таможенные платежи	128
4. Таможенное оформление	131
5. Доставка грузов по процедуре внутреннего таможенного транзита	135
6. Таможенные операции в соответствии с Конвенцией МДП	136

VII. УСЛОВИЯ И ПОРЯДОК ПОСТАВКИ ТОВАРОВ ПО ЭКСПОРТНО—ИМПОРТНОМУ КОНТРАКТУ

IX. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

1. Условия допущения АТС к между народным перевозкам согласно Конвенции о дорожном движении	151
2. Весогабаритные и другие конструктивные требования	155
3. Экологические требования	160

X. ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ, РАБОТАЮЩИХ НА МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

1. Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, совершающих между народные автомобильные перевозки	168
2. Режим труда и отдыха водителей	171
3. Использование тахографов и ведения записей	177
4. Установка, калибровка и пломбирование тахографа	181

XI. ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ

1. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП)	185
2. Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа стран СНГ (КМАПП)	190
3. Международные автомобильные пассажирские перевозки в странах ЕС и в других Европейских странах	200

XII. СИСТЕМА СТРАХОВАНИЯ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

1. Терминология, используемая при страховании грузов, перевозимых в между народном сообщении	206
2. Сущность и виды страхования при международных автомобильных перевозках	207
3. Система страхования в Республики Узбекистан	209
4. Транспортное страхование	211
5. Страхование гражданской ответственности при международных автомобильных перевозках по системе «Зеленая карта»	213

6. Страхование ответственности автоперевозчиков по операциям, попадающим под действия Конвенции МДП.....	218
7. Медицинское страхование граждан, выезжающих за рубеж.....	219
8. Страхование транспортных средств приобретенных по лизингу и предпринимательских (финансовых) рисков.....	221

XIII. СОГЛАШЕНИЕ ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК.....

1. Особенности перевозки скоропортящихся грузов.....	224
2. Понятия скоропортящиеся пищевые продукты.....	225
3. Классификация скоропортящихся пищевых продуктов.....	227
4. Соглашение АТР по международной транспортировке скоропортящихся пищевых продуктов.....	229
5. Документы, сопровождающие перевозку скоропортящихся пищевых продуктов.....	235
6. Методика определения эффективности повышения и оптимальности уровня качества транспортируемых скоропортящихся пищевых продуктов.....	240

XIV СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ДОПОГ/ADR.....

1. Опасные грузы и обеспечение безопасности их транспортировки.....	251
2. Ущерб, наносимый экономике инцидентами при перевозке опасных грузов и меры его предотвращения.....	252
3. Соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов ДОПОГ/ADR.....	252
4. Виды ответственности грузоотправителя.....	255
5. Типы транспортных средств и оборудования.....	259
6. Маркировка автомобилей.....	261
7. Обучение водителя.....	262
8. Инспектирование и разрешение на исследование транспортного средства.....	263
9. Морская перевозка автомобилей и грузовых контейнеров IMDG.....	267
10. Опыт организации перевозок опасных грузов за рубежом.....	268

XV ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ ОПЕРАЦИИ И ТЕРМИНАЛЬНАЯ СИСТЕМА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ.....

1. Транспортно-экспедиционное обслуживание и его элементы.....	274
2. Ассоциация экспедиторов Республики Узбекистан (АЭРУз).....	275
3. Терминальная система грузовых автомобильных перевозок в международном сообщении.....	276
4. Обязанности продавцов и покупателей при организации грузовых автомобильных перевозок по терминальной системе.....	278
5. Опыт организации терминальных грузовых автомобильных перевозок за рубежом и в Республике Узбекистан.....	279

XVI СИСТЕМЫ СВЯЗИ С ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗКАХ. СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА СВЯЗИ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ ЗА ДВИЖЕНИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ «ЕВТЕЛТРАКС».....

XVII ПРИНЦИПЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....

1. Цели и задачи логистики.....	294
2. Интегрированная логистика.....	297
3. Международная транспортная логистика.....	299
4. Информационная логистика.....	304
ЛИТЕРАТУРА.....	306

Батыр Агзамович Ходжаев, Гафур Тахирович Закиров

**Международные автомобильные перевозки
(учебник)**

Редактор К. С. Загряжская
Технический редактор Х. Султанов
Компьютерная версия Г. Набиева, Х. Султанов и Н. Дадабаева

Изд. №М – 123 Подписано в печать 24.11.2005
Формат 60х90 1/16. Уч – изд. л. 24,3 Тираж 500
Цена договорная Заказ № 206-в

Издательство «Фан» АН РУз: 700047, Ташкент,
ул. академика Я. Гулямова, 70
Типография ТАДИ, 700069,
Ташкент, ул. Мовароуннахр-20