

АВТОТРАНСПОРТ УЗБЕКИСТАНА В УСЛОВИЯХ РЫНКА



**Сидикназаров К.М., Топалиди В.А.,
Кузнецов Н.В., Ходжиев К.К., Турдалиев Г.Б.**
Автотранспорт Узбекистана в условиях рынка.: Учебное пособие /
Под ред. К.М. Сидикназарова. ДП «OTIS», Ташкент, 2005 260 стр.

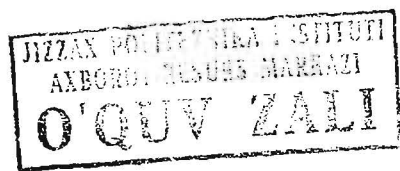
Рецензенты: д.т.н., профессор Шермухамедов А. А.
к.т.н., доцент Кульмухамедов Д. Р.

В учебном пособии даны характеристики состояния и нормативно-правовой базы автотранспорта Узбекистана, работающего в новых рыночных условиях. Представлен анализ и перспективы национальных и международных пассажирских и грузовых перевозок. Рассматриваются состояние и интеграция автомобильных дорог Республики в межконтинентальную дорожную сеть. Освещены проблемы развития логистики и мультимодальных перевозок, а также повышения профессиональной компетентности работников автотранспорта.

Учебное пособие адресовано руководителям, специалистам автотранспортных предприятий и индивидуальным предпринимателям, занимающихся автомобильными перевозками.

Учебное пособие может быть использовано студентами высших и средних технических учебных заведений, обучающихся по специальностям «организация и управление автомобильными перевозками», «экономика автотранспорта», «автомобили и автомобильное хозяйство» на всех ступенях обучения техник, бакалавр, инженер, магистр.

АВТОТРАНСПОРТ УЗБЕКИСТАНА В УСЛОВИЯХ РЫНКА



ТАШКЕНТ – 2005

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
Глава I Автотранспортная отрасль Узбекистана.....	8
1.1 Роль и место автотранспорта в развитии экономики Республики Узбекистан	8
1.2 Сеть автомобильных дорог Республики Узбекистан	16
1.3 Развитие автомобилестроения в Узбекистане.....	31
1.4 Реформы и нормативно-правовое обеспечение деятельности автотранспорта	49
1.5 Регулирование допуска к рынку и развитие автотранспортных услуг	55
1.6 Состояние и развитие пассажирских перевозок	63
1.7 Анализ и перспективы грузовых автомобильных перевозок	77
1.8 Безопасность движения и охрана окружающей среды	92
Глава II Международные автомобильные перевозки	109
2.1 Основные и перспективные международные транспортные коридоры для автоперевозчиков Узбекистана	109
2.2 Интеграция автомобильных дорог РУ в межконтинентальную транспортную систему	117
2.3 Правовое регулирование международных автомобильных перевозок	126
2.4 Реализация международных программ трансконтинентальной интеграции государств Европы и Азии, с участием Узбекистана	146
2.5 Профессиональная компетентность - залог безопасности и эффективности международных автомобильных перевозок	152
2.6 Состояние, проблемы и основные направления развития международных автомобильных перевозок	171
2.7 Развитие логистики, мультимодальных и интермодальных перевозок	182
Литература	204
Приложение: Руководство МСАТ по безопасности на автотранспорте	205

ВВЕДЕНИЕ

Эффективные транспортные системы являются движущей силой успешного развития экономики для любого государства. В том числе автомобильный транспорт, который наилучшим образом отвечает потребностям экономики.

Автотранспорту Узбекистана в 2006 году исполняется 85 лет.

Началом зарождения в Туркестане автотранспорта можно считать 1921 год. Именно тогда приказом Совета Труда и Оборона (СТО при Центральном Совете Народного хозяйства (ЦСХН) Туркестанской автономной Республики была создана Центральная автосекция для руководства автомобильным транспортом из 40 легковых и 15 грузовых автомобилей иностранных марок.

Такой небольшой оказалась материальная база зарождавшейся отрасли. Однако, уже тогда отрасль нуждалась в продуманном, системном руководстве, а главное, - в пополнении новыми транспортными средствами, их учёте, установлении основных принципов эксплуатации, технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Все прошедшие годы автотранспорт играл одну из важнейших ролей в экономике Узбекистана. Исторической значимости событие приобретения Узбекистаном независимости не обошло стороной и автомобильный транспорт.

В настоящее время автомобильный транспорт полностью функционирует по законам рыночных отношений. Хозяйствующие субъекты работают в условиях конкурентной состязательности, отделены от государства, более 70% автотранспорта осуществляющие международные автомобильные перевозки пассажиров и грузов находится у частных предпринимателей.

Наметившаяся в последние годы тенденция экономического роста в Республике благоприятно сказывается на развитии автодорожного комплекса. Растет грузооборот по всем типам автотранспорта, заметно улучшается структура автобусного парка, увеличивается пассажирооборот и соответственно социальная защита населения.

В Республике большое внимание уделяется развитию пассажирского автотранспорта, который имеет огромное значение в экономическом и социальном развитии общества. Городские автобусные перевозки в самом большом городе Центральной Азии Ташкенте практически полностью осуществляются на современных автобусах Мерседес-Бенц 0 405, Мерседес-Бенц 0 345 Конекто. По проекту МБРР и Правительства РУ «Развитие городского пассажирского транспорта в РУ» осуществляются реформы на городском транспорте. В пяти городах Республики Алмалыке, Бухаре, Самарканде, Намангане и Нукусе, начато обновление парка автобусов и микроавтобусов.

Динамика тендеров на пассажирских маршрутах свидетельствует о стабильно возрастающей роли частных перевозчиков на этом рынке. 96%

маршрутов микроавтобусов обслуживают частные предприниматели. Свыше 80% междугородных и международных пассажирских автобусных перевозок осуществляют частные перевозчики.

У автотранспорта Узбекистана большие планы, в перспективе к 2010 году объём пассажирооборота и грузооборота должен возрасти соответственно в 1,4 и 1,5 раза, а к 2015г. – в 1,6 и 1,7 раза.

Центральная Азия является одним из регионов стратегического значения для мировой экономики, имеющим громадные природные ресурсы. Центрально-азиатский регион «ЦАР» на севере граничит с Россией, на Востоке с Китаем и Монголией, на западе – с Европой, а на юге с Афганистаном и Ираном. Это регион, по которому проходит Великий Шелковый Путь, исторически сформированный как мост, соединяющий Восток и Запад. В связи с этим, одной из главных задач в развитии экономики ЦАР и Узбекистана в частности является улучшение состояния транспортной инфраструктуры и услуг.

Сегодня Великий шелковый путь это не просто сеть различных маршрутов из Европы в Азию, а целая трансконтинентальная концепция интеграции государств Европы и Азии на всех уровнях: транспортные коммуникации, международные перевозки, экономика, торговля, информация, технология и культура.

Общая протяженность автомобильных дорог Узбекистана на 2.01.2005 составляла 184,9 тыс. км, в том числе дороги общего назначения 42,5 тыс. км, международного значения 3626 км, общегосударственного значения 16909 км. Состояние сети автомобильных дорог, их общая протяженность и конфигурация в основном удовлетворяет потребность народного хозяйства в перевозках грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог Республики по основным параметрам развитости занимает одно из ведущих мест среди стран СНГ, в том числе Центральной Азии. Практически все населенные пункты, включая отдаленные, имеют дороги с твердым покрытием.

Программные мероприятия дорожной отрасли ориентируются на завершение формирования единой модернизированной автодорожной сети Республики и ее интеграции в систему автомобильных дорог международного значения Европы и Азии.

Узбекистан открыт для иностранных автоперевозчиков. В Республике Узбекистан действуют 36 маршрутов транзита для иностранных автотранспортных средств. С окончанием строительства автомагистрали Кунград – Бейнеу количество таких маршрутов увеличится еще на 8, которые будут пролегать к границам Таджикистана, Киргизии, Туркмении, Афганистана и юга Казахстана.

Транзит по своей экономической сущности является экспортом транспортных услуг. Строительство современных международных дорог на Азиатском континенте, в Узбекистане в частности, соединение их с мировыми транспортными сетями, позволит значительно повысить эффективность международных автомобильных перевозок, а также конкурентоспособность страны на рынке транспортных услуг.

В настоящее время осуществляются грузовые перевозки в страны СНГ, Европы, порты Черного моря, Балтийского моря, Средиземного моря (Стамбул, Мерсин), Персидского залива (Бендер Аббас). Активно ведутся работы по строительству и реанимации других транспортных коридоров – в Китай через Киргизию, через Афганистан к портам Чахбахор (Иран) и Карачи (Пакистан).

Транспортный коридор это не только хорошая автомагистраль. Главное в международном сообщении это гармонизация таможенных и транспортных процедур всех стран участниц транзитных и двусторонних перевозок.

В настоящее время РУ присоединилась к 11 базовым международным конвенциям и соглашениям в области международных автомобильных перевозок, тем самым Республика цивилизованно вошла в рынок международных транспортных услуг. Международные перевозки основаны на разрешительной системе, с 27 странами имеются соглашения о международном автомобильном сообщении.

Международные автомобильные перевозки это высокоэффективный бизнес для предпринимателей и для любой страны в целом.

Барьеры, которые имеются практически по всем автотранспортным коридорам, не смотря на громадную работу по их устранению, которую ведут государства в двух стороннем порядке, МСАТ, КТС СНГ и другие международные институты, существенно снижают эффективность автоперевозок. Отметим, что основные барьеры автоперевозчики встречают в странах СНГ.

Ко всем мероприятиям предпринимаемым в этом направлении сегодня предлагается введение постоянного мониторинга функционирования транспортных коридоров со стороны Международных комиссий (групп), с участием официальных представителей стран участниц перевозок, МСАТ, КТС СНГ, международных организаций.

Очень много проблем во всех странах СНГ, и в Узбекистане частности, имеется при контроле и осуществлении перевозок в/из третьих стран. Формулировка, имеющаяся в сводной резолюции 4 (СР.4) ЕЭК ООН, имеет неопределенный смысл. Этим пользуются перевозчики стран, везущие грузы без разрешений в третьи страны через свои морские порты. С целью снятия этой проблемы предлагается в СР.4 более четкая и ясная формулировка.

Под перевозкой между третьими странами подразумевается транспортировка грузов, погруженных в стране отправления и разгруженных в стране назначения грузов, осуществляемая на транспортном средстве, зарегистрированном в стране не являющейся страной отправления или назначения грузов.

С целью повышения эффективности и увеличения объемов международных автомобильных перевозок, осуществляемых перевозчиками Узбекистана, требуется вмешательство государства для уменьшения таможенных пошлин при покупке современных седельных тягачей и грузовых автомобилей, внедрению механизма действенного контроля за въездом и выездом иностранных транспортных средств.

В целях интеграции в международный рынок транспортных услуг Республика Узбекистан со дня своей независимости активно участвовала и участвует в различных международных программах. Многие из них уже реализованы. В настоящий момент разрабатывается рамочное соглашение о международном автомобильном движении в пределах Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Учитывая громадную работу и большие инвестиции ЕС вложенные в проект «TRACECA», есть надежда на реализацию автотранспортного маршрута по данному коридору, и соответственно уменьшение затрат и времени перевозок из Узбекистана в порты Потти и Батуми.

Международные перевозки автомобильным транспортом должны стать одной из динамично развивающихся сфер экономической деятельности и предпринимательства в Узбекистане. Для достижения этой цели одной из первых задач является обучение и воспитание профессионально компетентных международных автоперевозчиков.

Профессиональная компетентность залог успешного бизнеса, безопасности и эффективности на международных автомобильных перевозках. В связи с этим, в европейских странах, одним из основных критериев допуска на рынок автомобильных перевозок является уровень профессиональной компетентности менеджеров, специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, организующих этот бизнес.

В Узбекистане для получения лицензии (допуска) на осуществление международных автомобильных перевозок также требуется подтверждение соответствующего уровня квалификации менеджеров, индивидуальных предпринимателей и водителей юридических лиц.

С 1996г в Республике организован ряд учебных центров, ведущих обучение вначале по программам Европейских центров, затем по стандартизованным программам Академии MCAT.

В настоящий момент из 70 стран, входящих в MCAT, в Академии MCAT прошли аккредитацию 32 учебных центра из 30 стран мира. 30 сентября 2002г. в Академии MCAT был аккредитован учебно-научный центр (УНЦ) «BILIMINTERTRANS». Учредителями УНЦ являются Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ) и Ташкентский автомобильно-дорожный институт.

Техническая помощь ЕС и содействие MCAT позволили создать учебную и техническую базу УНЦ, соответствующую международным стандартам в области делового образования.

УНЦ «BILIMINTERTRANS» осуществляет обучение менеджеров, индивидуальных предпринимателей, а также водителей юридических лиц по национальным и международным автомобильным перевозкам, по перевозкам опасных грузов. По специальным программам обучаются сотрудники Государственной службы БДД.

УНЦ активно ведет научно-исследовательские работы в области совершенствования международных автомобильных перевозках, контроля, стандартизации и повышения безопасности автотранспортных средств.

Профессорско-преподавательским состав УНЦ разработаны и опубликованы 7 учебных пособий в области международных автомобильных перевозок пассажиров и различных видов грузов. 160 менеджеров и индивидуальных предпринимателей Узбекистана стали обладателями Дипломов Академии МСАТ.

Рост внешнеторгового оборота РУ потребовал активных действий по уменьшению транспортных расходов, применению мультимодальных и интермодальных перевозок, современных перевозочных и информационных технологий. В РУ имеются давние традиции логистического подхода на автомобильном транспорте. С 1963г. начата централизованная подготовка грузов к перевозке в различных типах контейнеров, по всем направлениям, непосредственно на складах грузоотправителей. По всей Республике были созданы грузовые автостанции (терминалы) и экспедиторские агентства.

Со дня независимости РУ начаты работы по созданию сети терминалов для экспорта хлопка, цветных металлов, удобрений и других грузов при грузовых, железнодорожных и автомобильных станциях. На железной дороге сегодня функционируют 27 грузовых терминалов. Хорошее техническое оснащение имеет грузовой терминал аэропорта г.Ташкента.

Развитие мультимодальных и интермодальных перевозок с применением современных логистических технологий для Узбекистана, как страны удаленной от морских портов, является первоочередной задачей.

Автомобильный транспорт в силу своих известных преимуществ равнозначно с ж/д перевозками участвует в международных перевозках. Строительство современных автомагистралей в странах СНГ, на Азиатском континенте, соединение их Европейскими дорогами типа Е позволит использовать высокоэффективные автопоезда, имеющие 3 транспортных звена, полной массой до 60т, длиной до 26м. Такие автопоезда из Швеции и Финляндии уже перевозят грузы в Россию и Белоруссию.

Представленный в книге обширный материал, а также обстоятельный анализ нынешнего состояния и объективных тенденций возрастания роли автомобильного транспорта в экономике Республики, с учётом перспектив его развития и защиты национальных автоперевозчиков, представляет несомненный интерес для специалистов автомобильного транспорта, автоперевозчиков сопредельных государств.

Учебное пособие может быть использовано студентами высших и средних технических учебных заведений, обучающихся по специальностям «организация и управление автомобильными перевозками», «экономика автотранспорта», «автомобили и автомобильное хозяйство» на всех ступенях обучения – техник, бакалавр, инженер, магистр.

Глава I Автотранспортная отрасль Узбекистана

1.1 Роль и место автотранспорта в развитии экономики Республики Узбекистан

Президент Республики Узбекистан Ислам Абдуганиевич Каримов в своём докладе «Наша главная цель – демократизация и обновление общества, реформирование и модернизация страны» на совместном заседании Законодательной палаты и Сената Олий Мажлиса, говоря об основных итогах развития экономики страны в 2004 г, особо отметил, что обеспечен устойчивый экономический рост, укрепилась макроэкономическая и финансовая стабильность, усилилась сбалансированность экономики и ее отдельных сфер.

Впервые за годы реформ получен прирост ВВП в размере 7,7%. Динамично и устойчиво развиваются практически все секторы и отрасли экономики - объем промышленного производства возрос на 9,4%, выпуск потребительских товаров - на 13,4%, причем непродовольственных товаров - на 18,6%.

В результате проведения жесткой денежно-кредитной политики впервые за все годы реформирования достигнут самый низкий уровень инфляции - 3,7%, что не могло не сказаться на росте реальных доходов населения, которые в 2004 году возросли на 15 процентов.

Объем производства сельскохозяйственной продукции возрос за год на 10,1%. Собрано около 4,8 млн. тонн зерна. Получен рекордный за последние годы урожай хлопка-сырца - более 3,5 млн. тонн хлопка.

Всё более ведущую роль в системе организации сельскохозяйственного производства занимает фермерство как наиболее перспективная и эффективная форма ведения хозяйства на селе. Сегодня в республике функционируют 85,5 тыс. фермерских хозяйств. Именно они становятся сегодня основными производителями важнейших сельскохозяйственных культур.

Значительные результаты достигнуты по экспорту продукции, объем которого возрос на 30 процентов. При этом качественно меняется его структура. Доля готовой продукции в экспорте возросла на 52 процента. В целом во внешнеторговых отношениях достигнуто положительное сальдо в объеме свыше 1 млрд. долларов США.

В 2004 году существенно возросли масштабы и объемы малого бизнеса и частного сектора в экономике страны. Число предприятий малого бизнеса увеличилось за год на 14%. За счет развития частного предпринимательства в отчетном году создано свыше 425 тыс. новых рабочих мест, что на 14% больше, чем в предыдущем. Доля малого бизнеса в ВВП выросла и составила в 2004 году 35,6 процента.

Этому способствовали принятые меры по обеспечению гарантий свободы предпринимательской деятельности, внедрению упрощенного

механизма их государственной регистрации, унификации порядка сертификации продукции и услуг, расширению доступа субъектов малого бизнеса к кредитным ресурсам.

Существенно возросли объемы инвестиций в реальную экономику страны. За истекший год они возросли на 5,2 процента и составили более 20 процентов от валового внутреннего продукта.

При этом существенно сократилась доля централизованных источников и резко возросли нецентрализованные источники, прежде всего, собственные средства предприятий, на чью долю приходится более 43 процентов всех инвестиций. Другой характерной чертой является резкое - в 1,5 раза увеличение вложений в нашу экономику прямых иностранных инвестиций, особенно в такие отрасли, как нефтяная, газовая, текстильная промышленность.

Последовательно осуществлялись меры по структурным преобразованиям экономики. За счет собственных и привлеченных средств были построены крупные промышленные, коммуникационные, инфраструктурные и другие объекты.

Особо следует сказать о развитии транспортных коммуникаций. В этом направлении сделан существенный прорыв. Воздвигнут современный совмещенный автомобильно-железнодорожный мост через реку Амударья протяженностью 681 метр. Ускоренными темпами идет строительство новой железнодорожной магистрали Ташгузар - Байсун - Кумкурман, где на участке Ташгузар - Дехканабад, протяженностью 57 км, открыто рабочее движение поездов. Налажено движение электропоездов по маршруту Ташкент - Самарканд и Ташкент - Ангрен. Сегодня дороги Узбекистана по многим параметрам соответствуют современным требованиям, отвечают международным стандартам.

В осуществлении экономических реформ в республике достаточно весома роль дорожно-транспортного комплекса, являющегося ключевой отраслью производственной и социальной инфраструктуры. Транспорт объединяет в единое целое отрасли народного хозяйства, производство и потребление, обеспечивает жизненно необходимые экономические связи предприятий и регионов, способствует преодолению размежевания общества и сближению народов. Коммуникации всегда играли важную роль в жизни любого общества, выступая в качестве мощного социально-экономического фактора, имели и имеют большое значение в международном и внутригосударственном разделении общественного труда.

Транспорт оказывает прямое воздействие на процесс расширенного воспроизводства, потенциал запасов сырья, топлива и промышленной продукции, производственную мощность складов, т.е. на эффективность функционирования различных отраслей народного хозяйства. Поэтому учет транспортного фактора является необходимым условием при решении задач развития и размещения производительных сил общества, перспектив развития отраслей народного хозяйства, разработки программ социального развития и научно-технического прогресса.

Транспорт является кровеносной системой экономики, перемещая грузы и пассажиров. Транспорт и транспортные коммуникации выполняют важнейшие экономические, социальные и стратегические функции, являясь неотъемлемой составной частью народнохозяйственного комплекса Республики Узбекистан и связующим звеном между производителями и потребителями, странами и континентами.

Доля транспортного комплекса общего пользования в ВВП Республики Узбекистан составляет около 7,0 %, при этом численность занятых в данной отрасли – 3,7% (или почти в два раза меньше) от общего числа работающих в республике.

Грузооборот (по всему транспортному комплексу) составил 64,5 млрд. т-км, (103,7% к 2003 году), пассажирооборот – 40,1 млрд. пасс-км (110,7% к 2003 году).

Всеми видами транспорта республики в 2004г. перевезено 714,9 млн.т грузов, что на 1,0 процент выше 2003г.

Грузооборот увеличился на 3,7% и составил 64,5 млрд.т-км.

Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта характеризуются следующими данными, приведёнными в таблице 1.1.1.

Таблица 1.1.1.

	2004г.	в % к 2003г.
Перевезено грузов транспортом, млн.т	714,9	101,0
в том числе:		
железнодорожным	45,4	101,0
автомобильным	601,8	100,9
трубопроводным	67,7	102,1
воздушным, тыс.т	5,6	94,3
Грузооборот транспорта, млрд. т-км	64,5	103,7
в том числе:		
железнодорожного	18,0	100,0
автомобильного	11,0	114,3
трубопроводного	35,4	102,6
воздушного, млн. т-км	117,3	123,1

Автомобильным транспортом в 2004 году перевезено 601,8 млн. т. грузов, что на 0,9 процента выше, чем в 2003г. Грузооборот увеличился на 14,3 процента за счёт увеличения средней дальности с 16,2 до 18,3 км и составил 11040,9 млн. т-км.

Изменение структуры перевозок грузов по видам транспорта приводится на рис 1.1.1.

Перевозки пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта характеризуются следующими данными, приведёнными в таблице 1.1.2.

Таблица 1.1.2

	2004г	В % к 2003г
Перевезено пассажиров транспортом, млн. человек	3479,2	103,9
В том числе:		
Железнодорожным	15,3	100,5
Автомобильным	3294,1	105,6
Воздушным	0,9	107,0
Городским электрическим	168,9	78,7
Пассажирооборот транспорта, млн.пасс-км	40119,6	110,7
В том числе:		
Железнодорожного	2029,0	100,9
Автомобильного	32534,6	112,1
Воздушного	4548,7	114,9
Городского электрического	1007,4	80,7

Отправление пассажиров на железнодорожном транспорте в 2004 году увеличилось на 0,5 процента и достигло 15,3 млн. пассажиров. пассажирооборот возрос на 0,9 процента и составил 2029,0 млн. пасс-км. Железнодорожный транспорт перевёз в 2004 году 0,4 процента пассажиров от общего объёма, в структуре пассажирооборота занимает 5,1 процента.

Воздушным транспортом перевезено 879,7 тыс. пассажиров, что на 7,0 процентов выше уровня 2003 г., пассажирооборот составил 4548,7 млн. пасс-км. что на 14,9 процента выше уровня 2003 г. Авиатранспортом перевезено в 2004 году 0,03 процента пассажиров от общего объёма перевозок, в структуре пассажирооборота занимает 11,3 процента.

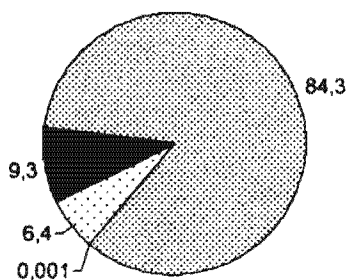
Наибольший удельный вес в перевозках пассажиров и пассажирообороте приходится на автомобильный транспорт – 94,7 процента (3294,1 млн. человек) и – 81,1 процент (32,5 млрд. пассажиро-км.)

Структура перевозок пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта за 2004 г. приведена на рисунке 1.1.2.

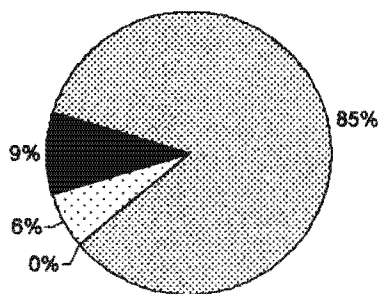
Автомобильный транспорт может решать задачи в силу присущих этому виду транспорта достоинств:

- возможность доставки груза с точным соблюдением сроков доставки от склада отправителя до склада получателя, исключая промежуточные перевалки груза;
- высокая скорость транспортировки груза, что уменьшает потребность в оборотных средствах и ускоряет оборот капитала;
- возможность перевозки мелких партий груза согласно желаниям потребителя;
- оперативность организации перевозок.

2003 г.



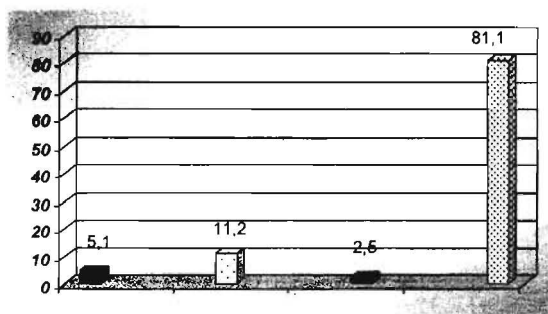
2004 г.



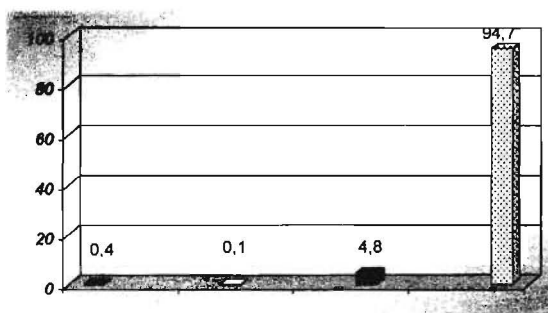
-  Автомобильный
-  Трубопроводный
-  Железнодорожный
-  Воздушный

Рис 1.1.1. Изменение структуры перевозок грузов по видам транспорта
(в % к общему объёму)

Пассажирооборот



Перевозка пассажиров



- Железнодорожный
- Воздушный
- Горэлектротранспорт
- Автомобильный

Рис 1.1.2. Структура перевозок пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта за 2004 г. (в % к общему объему)

Автотранспорт органически вписался во все отрасли экономики республики, стал связующим звеном между промышленностью и сельским хозяйством, активно воздействуя на товарообмен.

Активно развивается частный сектор в экономике страны. Соотношение государственного и негосударственного секторов в ВВП и выпуске продукции основных отраслей экономики, в занятости населения в январе-декабре 2004 года характеризуется данными, приведёнными на диаграмме (рисунок 1.1.3). Доля негосударственного сектора в работе транспорта составляет 35,7 процента.

Одним из приоритетных направлений развития экономики Республики является развитие малого бизнеса. Из числа зарегистрированных на 1 января 2005 года 3,8 тысяч предприятий в отрасли транспорта и связи доля малых предприятий составила 73,4% (2,8 тысяч предприятий).

Для максимальной реализации потенциала экономической реформы проводится дальнейшее совершенствование системы управления и координации транспортным комплексом, ускорение процесса преобразований на уровне предприятий, введение эффективного финансового менеджмента и управления издержками производства.

Немаловажное значение придается дальнейшему формированию и улучшению нормативной базы деятельности транспорта и транспортных коммуникаций, с учетом ее сближения с требованиями международного права, а также международных организаций, участницей которых является Республика Узбекистан, совершенствованию налоговой, таможенной и финансово-экономической политики, целенаправленной продуманной инновационной и инвестиционной политики, созданию полноценных механизмов обеспечения безопасности работы транспорта.

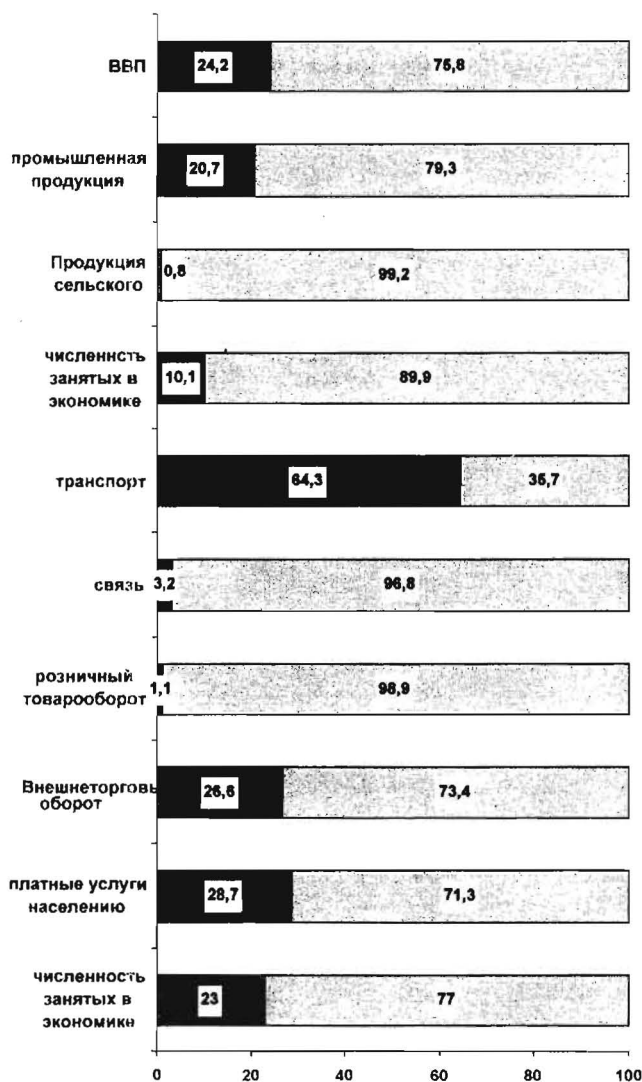


Рис1.1.3. Соотношение государственного и негосударственного секторов в ВВП и выпуске продукции основных отраслей экономики, в занятости населения в январе - декабре 2004 года

■ государственный сектор

□ негосударственный сектор

1.2 Сеть автомобильных дорог Республики Узбекистан

Учитывая важную роль коммуникаций в жизни страны, Президент Республики Узбекистан И. А. Каримов неоднократно отмечал важное значение коммуникаций для Узбекистана. Он подчеркивал: «... вопросы развития транспортных сетей и коммуникаций, в силу особенности географического положения Узбекистана, отсутствия выхода к портам и крупнейшим транспортным узлам приобретают приоритетное, стратегическое, жизненно важное значение. Без развитой системы коммуникаций у Узбекистана нет будущего. И это мы должны ясно осознавать».

В современных условиях динамичное и бесперебойное функционирование большинства крупных субъектов народного хозяйства и каждого региона страны тесно связано с налаженной сетью автодорог. Именно факторы, свойственные для автодорог, транспортная доступность и дешевизна перевозок, становятся все в большей мере определяющими в развитии экономики.

Автомобильные дороги представляют собой одну из важнейших отраслей народного хозяйства Республики Узбекистан. Узбекистан в силу своего геополитического положения обладает большим транспортным и транзитным потенциалом. Особенностью транспортной системы страны является то, что страна не имеет прямых выходов к морским портам. В связи с этим, решение вопросов эффективной интеграции транспортной инфраструктуры Узбекистана в региональную транспортную систему, организация ее рентабельных транспортных коридоров к соседним регионам и морским портам – является важнейшим фактором создания необходимых условий для развития страны.

Состояние сети автомобильных дорог, их общая протяженность и конфигурация в основном удовлетворяет потребность народного хозяйства в перевозках грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог республики по основным параметрам развитости занимает одно из ведущих мест среди стран СНГ, в том числе Центральной Азии. Практически все населенные пункты, включая отдаленные, имеют дороги с твердым покрытием.

Инвентаризация общей сети автомобильных дорог в 2005 году показала, что республика располагает 184896 км дорог, в том числе 42530 км – дороги общего пользования, которые закреплены за Государственно-акционерной компанией «Узавтойул» согласно Закона «Об автомобильных дорогах».

Автомобильные дороги общего пользования состоят из дорог международного значения – 3626 км (см. рис. 1.2.1), общегосударственного значения - 16909 местного (областного) значения - 21995 км.

Сведения о состоянии сети дорог и мостов Республики Узбекистан приведены в таблице 1.2.1.

Рис. 1.2.1 Автомобильные дороги Узбекистана международного значения

Программные мероприятия дорожной отрасли ориентируются на завершение формирования единой модернизированной автодорожной сети и ее интеграции в системы автомобильных дорог международного значения Европы и Азии.

Уделяется внимание модернизации автомобильных дорог, усилению и уширению дорожной одежды, ремонту мостов, искусственных сооружений на них, совершенствованию системы водоотвода, перестройки отдельных участков для обеспечения нормативных требований, устройству дорожной разметки, ограждений и других элементов инженерного обустройства дороги.

Придавая важное значение развитию современной транснациональной дорожной инфраструктуры региона Великого Шелкового Пути, а также выработке единой технической политики и объединению усилий государств региона по налаживанию транспортно-коммуникационного коридора между Азией и Европой в последние годы правительствами разных стран мира подписан ряд международных соглашений и другие основополагающие документы (см. раздел 2.1).

Правительством Республики Узбекистан последовательно осуществляется огромная работа по подъему народного хозяйства на высокий уровень, его интеграции в мировую экономику. В этом направлении, учитывая исключительную важность развития собственных коммуникаций, 18 августа 1999 года Кабинет Министров Республики Узбекистан принял Постановление «О проектировании строительства скоростной автомагистрали Андижан-Ташкент – Нукус – Кунград – Узбекского участка трансконтинентальной автомагистрали Европа – Азия по трассе Андижан – Ташкент – Нукус – Кунград с выходом в соседние государства (см. рис. 1.2.2).

Постановлением определено, что проектные решения должны быть приняты на уровне мировых стандартов с учетом технических решений, разрабатываемых и принимаемых в развитых странах на перспективу 10-20 лет с учетом, что эта автомагистраль должна стать основой для создания Узбекской национальной системы скоростных автомагистралей.

Государственный акционерный концерн «Узавтоюл» определен основным исполнителем осуществления данного Постановления.

В целях практической реализации международных соглашений и решений Правительства Республики Узбекистан концерном «Узавтоюл» осуществляются большие объемы работ.

В сложных климатических условиях высокогорья без остановки движения автотранспортных средств реконструирован участок автомобильной дороги Ташкент-Ош между городами Ангрен и Ханабад, являющийся частью скоростной автомагистрали Андижан – Ташкент – Нукус – Кунград.

В короткие сроки были построены и введены в эксплуатацию автодорожные тоннели на перевалах Камчик и Резак и тем самым положено начало возрождению Великого Шелкового Пути.

**Сведения
о состоянии сети дорог и мостов Республики Узбекистан на 01.09.2005 г.**

Таблица 1.2.1

№ №	Наименование регионов	Общая протяжен- ность дорожной сети, км	Общее количество мостов, шт/км	Автомобильные дороги общего пользования		Дороги и улицы городов, районцентров населенных пунктов		Ведомственные и внутрихозяйственные дороги	
				Дороги, км	Мосты, шт/км	Дороги, км	Мосты, шт/км	Дороги, км	Мосты, шт/км
1	Андижанский вилоят	11608	1048/17699	2459	608/13141	4229	179/1587	4920	261/2971
2	Бухарский вилоят	13702	1046/16683	4002	782/13589	4307	129/1892	5393	135/1202
3	Ферганский вилоят	21516	1574/25707	3979	607/11740	11041	604/3695	6496	363/10272
4	Джизакский вилоят	8811	496/9639	2543	287/7764	1997	98/492	4271	111/1383
5	Навоийский вилоят	14606	862/8120	4196	285/5223	2849	280/1247	7561	297/1650
6	Наманганский вилоят	14728	610/13992.4	3355	468/12698.4	7000	23/311	4373	119/983
7	Республика Каракалпакстан	11733	974/22236	4175	602/15669	2544	85/1782	5014	287/4785
8	Кашкадарьинский вилоят	16688	1194/22567	3454	587/15358	6763	252/2844	6471	355/4365
9	Самаркандский вилоят	23207	1382/16491	4128	531/10429	10606	550/3467	8473	301/2595
10	Сирдарьинский вилоят	5346	546/11358	1422	338/8892	1812	65/1090	2112	143/1376
11	Сурхандарьинский вилоят	15100	968/14898	2719	422/9419	5511	328/3338	6870	218/2141
12	Ташкент	17841	1192/29452.2	3833	672/20296.2	7856	164/2335	6152	356/6821
13	Хорезмский вилоят	8897	4864/30805	2265	860/21364	3414	353/4777	3218	3651/4664
	Итого:	183783	16756/239647.6	42530	7049/165582.6	69929	3110/28857	71324	6597/45208



Рис. 1.2.2 Строящаяся скоростная автомагистраль Андижан – Ташкент – Нукус – Кунград

В Кыргызской Республике начались работы по реконструкции дороги Ташкент – Ош – Иркештам, открыт Контрольно-пропускной пункт Иркештам.

Китайской Народной Республикой высокими темпами осуществляются работы по строительству автомобильной дороги Улугчат – Иркештам, которая в свою очередь выведет всех участников Проекта восстановления Великого Шелкового Пути к системе скоростных дорог КНР и ее южным портам.

В декабре 1999 года концерном «Узавтоюл» Кабинету Министров Республики Узбекистан представлен доклад по вариантам размещения трассы Андижан – Ташкент – Нукус – Кунград и коллекторных подъездных дорог к городам, приоритетам, этапам, очередям и стадиям строительства.

С целью разработки технико-экономического обоснования строительства (ТЭО) скоростной автомагистрали Андижан – Ташкент – Нукус – Кунград, в начале 2000 года создан Консорциум «Трансконтинентальная автомагистраль Европа-Азия», который объединил в своем составе четырнадцать дорожно-проектных институтов республики и одно совместное предприятие.

В декабре 2000 года Консорциум завершил ТЭО строительства скоростной автомагистрали Андижан – Ташкент – Нукус – Кунград

В разработанном ТЭО рассмотрены все аспекты реализации данного строительства, необходимых для оценки их сложности, обоснованности и реализуемости.

Концерном «Узавтоюл» одновременно осуществляются целенаправленные работы по финансированию строительства, комплектации дорожно-строительной и другой техники и оборудования.

Автомагистраль начинается на границе Кыргызской Республики близ города Ош (государственная граница Республики Узбекистан с Кыргызской Республикой в Андижанском вилояте) и пересекает Андижанский, Наманганский, Ферганский, Ташкентский, Сырдарьинский, Джизакский, Самаркандский, Навоийский, Бухарский, Хорезмский вилояты, а также Республику Каракалпакстан. Тем самым напрямую соединяет между собой важной транспортной артерией 10 областей и Республику Каракалпакстан.

За конец трассы автомагистрали принят пос. Кырккыз с примыканием к коллекторной подъездной дороге к г.Бейнеу (Республика Казахстан) в пределах Республики Узбекистан.

Трасса проложена по всему спектру рельефа местности. При проектировании плана трассы в первую очередь учитывались обеспечение:

- транзитных перевозок на территории Республики как часть моста Европа-Азия;
- внутренних грузовых и пассажирских перевозок по скоростной артериальной магистрали с отводом дорог-коллекторов в крупные грузообразующие точки;

— бесперебойного, безопасного движения между населенными пунктами Республики в кратчайшее время, сохранения функциональности сложившихся связей.

Для обеспечения высоких скоростей движения транспортных средств предусмотрены обходы населенных пунктов, а связь с крупными городами (Андижан, Фергана, Коканд, Наманган, Алмалык, Ташкент, Гулистан, Джизак, Самарканд, Каттакурган, Навои, Бухара, Газли, Кызылрат, Ургенч, Хива, Нукус, Кунград, Бейнеу) осуществляется с помощью коллекторных подъездных дорог. При проектировании автомагистрали максимально учитывался обход промышленных комплексов, инженерных коммуникаций, ценных и орошаемых земель, заповедников, озёр, зон исторической или культурной ценности, условия предотвращения нарушения ирригационных систем. Также учитывалось использование существующих автомобильных дорог.

Протяжённость основной трассы автомагистрали составляет 1492 км, а протяжённость подъездных коллекторных дорог к городам – 802 км.

Основная трасса автомагистрали имеет шесть полос движения, а коллекторные подъездные дороги спроектированы с четырьмя полосами движения.

Чтобы уменьшить большое количество примыканий и пересечений с дорогами и другими инженерными коммуникациями, предусмотрена перетрассировка или реконструкция существующих сооружений.

Пересечения и примыкания с автомобильными дорогами спроектированы в разных уровнях. В случае пересечения автомагистрали и коллекторных подъездных дорог с автомобильными дорогами местного значения, инспекторскими дорогами ирригационной системы спроектированы пересечения в разных уровнях без устройства транспортных развязок. Пересечения с железными дорогами спроектированы в разных уровнях.

На скоростной автомагистрали будут построено более 850 мостов, путепроводов, эстакад и пешеходных переходов.

Автомагистраль «Кунград – Нукус – Ташкент – Андижан» включит в себя свыше трехсот объектов инфраструктуры (станции автозаправочные и технического обслуживания, кемпинги, мотели) и позволит нашей стране стать достойным участником евроазиатского транспортного рынка. В создание этой магистрали вносят свой вклад такие международные финансовые институты, как Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Агентство по развитию торговли (США), Фонд зарубежного экономического сотрудничества (Япония).

Современными автомагистралями пользуются миллионы людей, а для водителей они являются местом повседневной работы. Поэтому предусмотрены нормальные условия для всех участников движения: водителей, пассажиров, туристов. Для обеспечения комплексных услуг для участников движения на автомагистрали и коллекторных подъездных дорогах спроектированы площадки отдыха, мотели, кемпинги, гостиницы,

Рис 1.2.3 Схема автомобильных дорог предназначенных для транзитного передвижения иностранных автоперевозчиков по территории Узбекистана

каравансарай, рестораны, кафе, пункты медицинской помощи, переговорные устройства - придорожная система вызова медицинской или технической помощи, торговые предприятия, дорожно-ремонтные пункты, пограничные контрольно-пропускные пункты, таможенные пункты, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, посты ГАИ, весовые пункты.

Для транзитного передвижения иностранных автоперевозчиков по территории Республики Узбекистан утверждён перечень автомобильных дорог, в котором имеются 36 маршрутов, охватывающих территорию Республики Узбекистан (см. рис. 1.2.3). В настоящий момент Комиссией, организованной по Распоряжению Президента РУ Р-2338 от 30.09.2005, разрабатывается Программа строительства автомобильных дорог в Узбекистане на период 2006 – 2010 годы. Основные задачи Комиссии:

- дать критическую оценку фактически сложившемуся состоянию и уровню развития сети автомобильных дорог в республике, эффективности их эксплуатации, степени нагрузки и пропускной способности, их соответствия современным требованиям и целям преодоления транспортной замкнутости и выхода на мировые транспортные коммуникации;

- разработать Стратегию дорожного строительства на период до 2010 года, четко определив важнейшие принципы и подходы ее формирования, приоритетные направления в строительстве автомобильных дорог, направленные на создание в республике целостной, эффективной системы транспортных коммуникаций, обеспечивающей ее широкую интеграцию в мировые транспортные системы и коридоры с учетом дальнейшего роста внутреннего и внешнего грузопотока и пассажирских перевозок;

- выработать конкретные предложения по строительству в период 2006-2010 годы высокоскоростных автомобильных дорог (автобанов), отвечающих современным международным требованиям, нормам и стандартам.

Перечень автомобильных дорог, предназначенных для транзитного передвижения иностранных автоперевозчиков по территории Республики Узбекистан

Маршрут N 1 - 682 км

Граница Туркменистана – Ходжейли (Республика Каракалпакстан) – Алат – (Бухарская область) – граница Туркменистана.

Граница Туркменистана – таможенный пост Ходжейли, по автодорогам А-381 – А-380 – М-37 – таможенный пост Алат – граница Туркменистана.

Маршрут N 2 - 1035 км

Граница Туркменистана – Ходжейли (Республика Каракалпакстан) – Хайратон (Сурхандарьинская область) – граница Афганистана.

Граница Туркменистана – таможенный пост Ходжейли – по автодорогам А-381 – А-380 – М-37 – таможенный пост Хайратон – граница Афганистана.

Маршрут N 3 - 1086 км

Граница Туркменистана – таможенные посты Ходжейли (Республика Каракалпакстан) – Гулбахор (Сурхандарьинская область) – граница Таджикистана.

Граница Туркменистана – таможенный пост Ходжейли – по автодорогам А-381 – А-380 – М-37 – 4Р99 – таможенный пост Гулбахор – граница Таджикистана.

Маршрут N 4 - 1152 км

Граница Туркменистана – Ходжейли (Республика Каракалпакстан) – Сарниасия (Сурхандарьинская область) – граница Таджикистана.

Граница Туркменистана – таможенный пост Ходжейли – по автодорогам А-381 – А-380 – М-39 – М-41 – таможенный пост Сарниасия – граница Таджикистана.

Маршрут N 5 - 905 км

Граница Туркменистана – Ходжейли (Республика Каракалпакстан) – Джартепо (Самаркандская область) – граница Таджикистана.

Граница Туркменистана – таможенный пост Ходжейли – по автодорогам А-381 – А-380 – М-37 – объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 – далее по автодорогам М-39 – А-377 – таможенный пост Джартепо – граница Таджикистана.

Маршрут N 6 - 1168 км

Граница Туркменистана – Ходжейли (Республика Каракалпакстан) – Айбек (Ташкентская область) – граница Таджикистана.

Граница Туркменистана – таможенный пост Ходжейли – по автодорогам А-381 – А-380 – М-37 – объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 – далее до 872 км автодороги М-39 и поворот на 4Р26 – далее по автодорогам 4Р24 – 4Р25 – 4Р20 – таможенный пост Айбек – граница Таджикистана.

Маршрут N 7 - 1375 км

Граница Туркменистана – Ходжейли (Республика Каракалпакстан) – Айбек (Ташкентская область) – граница Таджикистана – Андархан (Ферганская область) – Дуслик (Андижанская область) – граница Кыргызстана.

Граница Туркменистана – таможенный пост Ходжейли – по автодорогам А-381 – А-380 – М-37 – объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 – далее до 872 км – автодороги М-39 и поворот на 4Р26 – далее по автодорогам 4Р24 – 4Р25 – 4Р20 – таможенный пост Айбек – граница Таджикистана – таможенный пост Андархан – по дорогам А-376 – А-373 – таможенный пост Дуслик – граница Кыргызстана.

Маршрут N 8 - 1081 км

Граница Туркменистана – Ходжейли (Республика Каракалпакстан) – Яллама (Ташкентская область) – граница Казахстана.

Граница Туркменистана – таможенный пост Ходжейли – по автодорогам А-381 – А-380 – М-37 – объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 – далее до 865 км автодороги М-39 – выезд на автодорогу 4Р186 – таможенный пост Яллама – граница Казахстана.

Маршрут N 9 - 545 км

Граница Туркменистана - Алат (Бухарская область) - Хайратон (Сурхандарьинская область) - граница Афганистана.

Граница Туркменистана - таможенный пост Алат - по автодорогам М-37 - А-380 - М-39 - таможенный пост Хайратон - граница Афганистана.

Маршрут N 10 - 595 км

Граница Туркменистана - Алат (Бухарская область) - Гулбахор (Сурхандарьинская область) - граница Таджикистана.

Граница Туркменистана - таможенный пост Алат - по автодорогам М-37 - М-39 - 4Р99 - таможенный пост Гулбахор - граница Таджикистана.

Маршрут N 11 - 619 км

Граница Туркменистана - Алат (Бухарская область) - Сариясия (Сурхандарьинская область) - граница Таджикистана.

Граница Туркменистана - таможенный пост Алат - по автодорогам М-37 - М-39 - М-41 - таможенный пост Сариясия - граница Таджикистана.

Маршрут N 12 - 414 км

Граница Туркменистана - Алат (Бухарская область) - Джартепо (Самаркандская область) - граница Таджикистана.

Граница Туркменистана - таможенный пост Алат - по автодорогам М-37 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодорогам М-39 - А-377 - таможенный пост Джартепо - граница Таджикистана.

Маршрут N 13 - 682 км

Граница Туркменистана - Алат (Бухарская область) - Айбек (Ташкентская область) - граница Таджикистана.

Граница Туркменистана - таможенный пост Алат - по автодорогам М-37 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - по автодорогам 4Р24 - 4Р25 - 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана.

Маршрут N 14 - 973

Граница Туркменистана - Алат (Бухарская область) - Айбек (Ташкентская область) - Андархан (Ферганская область) - Дустлик (Андижанская область) - граница Кыргызстана.

Граница Туркменистана - таможенный пост Алат - по автодорогам М-37 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - по автодорогам 4Р24 - 4Р25 - 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана - таможенный пост Андархан - по автодорогам А-376 - А-373 - таможенный пост Дустлик - граница Кыргызстана.

Маршрут N 15 - 603 км

Граница Туркменистана - Алат (Бухарская область) - Яллама (Ташкентская область) - граница Казахстана.

Граница Туркменистана - таможенный пост Алат - по автодороге М-37 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 865 км - выезд на дорогу 4Р186 - таможенный пост Яллама - граница Казахстана.

Маршрут N 16 - 52 км

Граница Афганистана - Хайратон (Сурхандарьинская область) - Гулбахор (Сурхандарьинская область) - граница Таджикистана.

Граница Афганистана - таможенный пост Хайратон - по автодорогам М-39 - 4Р99 - таможенный пост Гулбахор - граница Таджикистана.

Маршрут N 17 - 180 км

Граница Афганистана - Хайратон (Сурхандарьинская область) - Сариясия (Сурхандарьинская область) - граница Таджикистана.

Граница Афганистана - таможенный пост Хайратон - по автодорогам М-39 - М-41 - таможенный пост Сариясия - граница Таджикистана.

Маршрут N 18 - 452 км

Граница Афганистана - Хайратон (Сурхандарьинская область) - Джартепо (Самаркандская область) - граница Таджикистана.

Граница Афганистана - таможенный пост Хайратон - по автодороге М-39 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - по автодороге А-377 - таможенный пост Джартепо - граница Таджикистана.

Маршрут N 19 - 751 км

Граница Афганистана - Хайратон (Сурхандарьинская область) - Айбек (Ташкентская область) - граница Таджикистана.

Граница Афганистана - таможенный пост Хайратон - по автодороге М-39 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - по автодорогам 4Р24-4Р25- 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана.

Маршрут N 20 - 958 км

Граница Афганистана - Хайратон (Сурхандарьинская область) - Айбек (Ташкентская область) - Андархан (Ферганская область) - Дустлик (Андижанская область) - граница Кыргызстана.

Граница Афганистана - таможенный пост Хайратон - по автодороге М-39 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана - таможенный пост Андархан - по дорогам А-376 - А-373 - таможенный пост Дустлик - граница Кыргызстана.

Маршрут N 21 - 664 км

Граница Афганистана - Хайратон (Сурхандарьинская область) - Яллама (Ташкентская область) - граница Казахстана.

Граница Афганистана - таможенный пост Хайратон - по автодорогам М-39 - А-380 - А-378 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 865 км - выезд на дорогу 4Р186 - таможенный пост Яллама - граница Казахстана.

Маршрут N 22 - 220 км

Граница Таджикистана - Гулбахор (Сурхандарьинская область) - Сариясия (Сурхандарьинская область) - граница Таджикистана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Гулбахор - по автодорогам 4Р99 - М-39 - М-41 - таможенный пост Сариясия - граница Таджикистана.

Маршрут N 23 - 500 км

Граница Таджикистана - Гулбахор (Сурхандарьинская область) - Джартепо (Самаркандская область) - граница Таджикистана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Гулбахор - по автодорогам 4Р99 - М-39 - А-380 - А-378 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодорогам М-39 - А-377 - таможенный пост Джартепо - граница Таджикистана.

Маршрут N 24 - 801 км

Граница Таджикистана - Гулбахор (Сурхандарьинская область) - Айбек (Ташкентская область) - граница Таджикистана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Гулбахор - по автодорогам 4Р45 - М-39 - А-380 - А-378 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - далее по автодорогам 4Р24 - 4Р25 - 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана.

Маршрут N 25 - 1008 км

Граница Таджикистана - Гулбахор (Сурхандарьинская область) - Айбек (Ташкентская область) - Андархан (Ферганская область) - Дустлик (Андижанская область) - граница Кыргызстана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Гулбахор - по автодорогам 4Р99 - М-39 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - по автодороге М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - далее по автодорогам 4Р24 - 4Р25 - 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана - таможенный пост Андархан - по автодорогам А-376 - А-373 - таможенный пост Дустлик - граница Кыргызстана.

Маршрут N 26 - 714 км

Граница Таджикистана - Гулбахор (Сурхандарьинская область) - Яллама (Ташкентская область) - граница Казахстана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Гулбахор - по автодорогам 4Р99 - М-39 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 865 км выезд на дорогу 4Р186 - таможенный пост Яллама - граница Казахстана.

Маршрут N 27 - 552 км

Граница Таджикистана - Сариясия (Сурхандарьинская область) - Джартепо (Самаркандская область) - граница Таджикистана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Сариясия - по автодорогам М-41 - М-39 - А-380 - А-378 - объезд г. Самарканда по дороге 4Р45 - по дороге А-377 - таможенный пост Джартепо - граница Таджикистана.

Маршрут N 28 - 825 км

Граница Таджикистана - Сариясия (Сурхандарьинская область) - Айбек (Ташкентская область) - граница Таджикистана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Сариясия - по автодорогам М-41 - А-380 - А-378 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - далее по автодорогам 4Р24 - 4Р25 - 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана.

Маршрут N 29 - 1032 км

Граница Таджикистана - Сариясия (Сурхандарьинская область) - Айбек (Ташкентская область) - Андархан (Ферганская область) - Дустлик (Андижанская область) - граница Кыргызстана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Сариясия - по автодорогам М-41 - М-39 - А-380 - А-378 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - по автодороге М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - далее по автодорогам - 4Р24 - 4Р25 - 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана - таможенный пост Андархан - по дорогам А-376 - А-373 - таможенный пост Дустлик - граница Кыргызстана.

Маршрут N 30 - 738 км

Граница Таджикистана - Сариясия (Сурхандарьинская область) - Яллама (Ташкентская область) - граница Казахстана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Сариясия - по автодорогам М-41 - М-39 - А-380 - А-378 - объезд г. Самарканда по автодороге 4Р45 - далее по автодороге М-39 до 865 км - выезд на дорогу 4Р186 - таможенный пост Яллама - граница Казахстана.

Маршрут N 31 - 347 км

Граница Таджикистана - Джартепо (Самаркандская область) - Айбек (Ташкентская область) - граница Таджикистана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Джартепо - по автодорогам А-377 - М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - далее по автодорогам 4Р24 - 4Р25 - 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана.

Маршрут N 32 - 554 км

Граница Таджикистана - Джартепо (Самаркандская область) - Айбек (Ташкентская область) - Андархан (Ферганская область) - Дустлик (Андижанская область) - граница Кыргызстана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Джартепо - по автодорогам А-377 - М-39 до 872 км - выезд на дорогу 4Р26 - далее по автодорогам 4Р24 - 4Р25 - 4Р20 - таможенный пост Айбек - граница Таджикистана - таможенный пост Андархан - по дорогам А-376 - А-373 - таможенный пост Дустлик - граница Кыргызстана.

Маршрут N 33 - 260 км

Граница Таджикистана - Джартепо (Самаркандская область) - Яллама (Ташкентская область) - граница Казахстана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Джартепо - по автодорогам А-377 - М-39 до 865 км - выезд на дорогу 4Р186 - таможенный пост Яллама - граница Казахстана.

Маршрут N 34 - 207 км

Граница Таджикистана - Айбек (Ташкентская область) - Андархан (Ферганская область) - Дустлик (Андижанская область) - граница Кыргызстана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Андархан - по автодорогам А-376 - А-373 - таможенный пост Дустлик - граница Кыргызстана.

Маршрут N 35 - 103 км

Граница Таджикистана - Айбек (Ташкентская область) - Яллама (Ташкентская область) - граница Казахстана.

Граница Таджикистана - таможенный пост Айбек - по автодорогам 4Р20 - 4Р25 - 4Р24 - 4Р26 - М-39 - на 865 км М-39 выезд на дорогу 4Р186 - таможенный пост Яллама - граница Казахстана.

Маршрут N 36 - 310 км

Граница Кыргызстана - Дустлик (Андижанская область) - Яллама (Ташкентская область) - граница Казахстана.

Граница Кыргызстана - таможенный пост Дустлик - по автодорогам А-373 - А-376 - таможенный пост Андархан - граница Таджикистана - таможенный пост Айбек - далее по автодорогам 4Р20 - 4Р25 - 4Р24 - 4Р26 - М-39 - далее на 865 км М-39 выезд на дорогу 4Р186 - таможенный пост Яллама - граница Казахстана.

1.3 Развитие автомобилестроения в Узбекистане

Автомобилестроение – самая молодая отрасль, созданная в нашем независимом государстве. В невиданно короткие сроки в нашей стране создано и успешно развивается уникальное по своей оснащенности производство автомобилей. Новая отрасль сегодня становится мощным локомотивом развития всей экономики Узбекистана.

Автомобили Nexia, Damas, Tico, Matiz, Lacetti, выпускаемые на предприятии УзДЭУавто, популярны в Узбекистане, а также активно экспортируются в государствах СНГ и другие страны мира (см. рис. 1.3.1). В республике успешно функционирует и другой проект по производству автобусов и грузовых автомашин на узбекско-турецком совместном предприятии СамКочАвто.

А начиналось все это с первого визита Президента Республики Узбекистан в Республику Корея в июне 1992 г., в ходе которого

И. А. Каримов ознакомился с заводами группы DAEWOO. В июле 1992 г. Узбекской и Южнокорейской сторонами подписан меморандум о совместном строительстве автозавода. В ноябре 1992 г. вышло Постановление Кабинета Министров РУ «О создании совместного предприятия АОЗТ УзДЭУавто»

1.3.1 АОЗТ «УзДЭУавто»

В октябре 1993 года, в г. Асака (Андижанская область) начаты строительно-монтажные работы. В очень короткие сроки был построен современный автозавод гигант, оборудованный по последнему слову техники позволяющий выпускать в год до 200 тысяч автомобилей: 100 тысяч легковых автомобилей среднего класса, 50 тысяч микроавтобусов и 50 тысяч мини автомобилей особо малого класса.

В марте 1994г., с целью дальнейшего развития автомобилестроительной отрасли Республики Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан организована Узбекская ассоциация предприятий автомобилестроения «Узавтосаноат». В настоящее время ассоциация объединяет десятки крупных и средних предприятий и компаний, в том числе предприятия с участием иностранного капитала и технологий из Южной Кореи, Турции, Италии, Германии, Голландии, США, а также стран СНГ.

В марте 1996 года состоялся пуск линии по производству легковых автомобилей марки выполненного в виде минибуса – Damas.

19 июля 1996 г. прошла официальная церемония презентации СП «УзДЭУавто». Осуществлены торжественный пуск всех линий УзДЭУавто и начало серийного производства автомобилей, а уже 25 августа 1996 года, первая партия автомобилей была отправлена на экспорт в Россию.

Февраль 1997 года. Выпущен первый специальный автомобиль «скорой помощи» на базе минибуса «Дамас».

Минибус «ДАМАС»



Микролитражный автомобиль «МАТИЗ»



Автомобиль «НЕКСИЯ»



Рис. 1.3.1 Автомобили «УзДЭУавто»

Август 1997 года. Участие в III Российском международном автосалоне.

Сентябрь 1997 года. Автомобили СП «УзДЭУавто» с успехом демонстрируются на 6-й международной Торгово-промышленной ярмарке в Китае.

Октябрь 1997 года. Награждение Золотой медалью Сибирской ярмарки «За продвижение на Сибирский рынок современных автомобилей собственного производства».

Май 1998 г. – на Генеральной Ассамблее Международной Организации Производителей Автотранспорта в г. Париже ассоциация «Узавтосаноат» вступила в качестве 33 полноправного члена в OICA.

Решение выбрать партнером южнокорейскую компанию «ДЭУ» было не случайным. На то время эта компания являлась одной из самых молодых и в то же время динамично развивающихся компаний не только у себя в стране, но и в мире. Впервые заявив о себе лишь в 1983 году, уже через несколько лет она составила серьезную конкуренцию многим европейским производителям. Почувствовали ее и российские заводы, потому что часть покупателей переориентировалась на продукцию «ДЭУ», а затем и «УзДЭУавто».

Начав с производства легковых автомобилей по лицензии «Дженерал Моторс», компания «ДЭУ» быстро завоевала достойное место среды автомобилестроительных компаний. Уже в 1992 году она обрела полную финансовую самостоятельность и с завидной быстротой начала разрабатывать собственные модели машин. Здесь необходимо отметить, что разработкой новых моделей автомобилей ДЭУ занимались инженерные центры в Германии и Англии, которое принадлежали компании ДЭУ. Разработка дизайна новых автомобилей была заказана ведущим итальянским фирмам, специализирующихся на данном виде работ.

Этот опыт впоследствии очень пригодился при организации совместного предприятия на территории Узбекистана. Удивительно, но факт: словно повторяя успех головной структуры, «УзДЭУавто», первая автомобилестроительная компания в Центральной Азии, в кратчайшие сроки превратилась в один из ведущих факторов развития всей индустрии Узбекистана. Много внимания уделяется уровню квалификации сотрудников автозавода. Сегодня, практически весь персонал завода, а это около 4000 человек, прошел стажировку в Корее и в других автомобильных компаниях мира. Для достижения максимальной эффективности производства применен многоярусный принцип компоновки технологических линий.

В июле 2005 года подписан договор о выкупе Узбекской стороной, в лице ассоциации «Узавтосаноат», доли корейской автомобильной компании Daewoo Motor в СП АОЗТ UzDaewooAuto.

Эксперты с удовлетворением отмечают, что с появлением автогиганта в городе Асакэ экономика страны получила мощный импульс для своего качественного роста. А люди обрели шанс стать владельцами добротных современных машин. И если первое время с конвейера завода сходила техника, собранная в основном из импортных комплектующих, то сейчас,

после локализации производства запчастей на местных предприятиях, доля ввозимых деталей уменьшилась в несколько раз. В итоге удалось существенно снизить затратную часть и, что особенно важно, рыночную стоимость автомобилей.

Необходимо заметить, что практически с началом строительства основного завода «УзДЭУавто» начала реализовываться программа локализации комплектующих деталей и агрегатов в Узбекистане, с максимальным охватом отечественных предприятий.

За основу данной программы был принят план, представленный в технико-экономическом обосновании проекта создания автомобильного завода «УзДЭУавто». Им предусматривалось поэтапное освоение производства комплектующих изделий и деталей для всех марок и типов автомобилей, выпускаемых в Узбекистане. Доля узлов и деталей местного производства в ближайшие годы должна превысить 70%. Для производства автомобилей «УзДЭУавто» сегодня импортируются комплектующие детали из Южной Кореи, Российской Федерации, Индии, Польши, Кыргызстана, Словении, Хорватии и других стран.

С начала производственной деятельности на АОЗТ УзДЭУавто на 1.11.2005 г уже выпущено более полумиллиона автомобилей. В 2005 г. АО «УзДЭУавто» планирует произвести свыше 100 тыс. автомобилей, при этом экспортировать более 50.0 тыс.

Ниже приведены данные ассоциации «Узавтосаноат» по производству и реализации продукции «УзДЭУавто» на 1.10.2005 г. (см. табл. 1.3.1).

1.3.2 Локализация продукции АОЗТ «УзДЭУавто».

В соответствии с программой локализации продукции УзДЭУавто на 1.10.05 г. были созданы и функционируют следующие предприятия.

Совместное узбекско-корейское предприятие Уз-Тонг Хонг Ко образовано 4.08.1995г.

Профильные виды деятельности: вспенивание пенополиуретана, точечная сварка в среде углекислого газа, сборка сидений.

Сиденья для автомобилей, выпускаемых на АО "УзДЭУавто", сходят с конвейера совместного предприятия «Уз-Тонг Хонг Ко», расположенного в Андижане. Оно было создано одним из первых в рамках Программы локализации производства автомобилей. Объясняется это характером выпускаемой продукции. До образования предприятия сиденья для автомобилей поставлялись из Южной Кореи. Но это – громоздкий и достаточно неудобный для перевозки груз, места занимает много, а в результате покупатель платит за «воздух» чуть ли не столько же, сколько за реальный товар. Именно это обстоятельство учитывалось, когда в 1995 году при участии южнокорейской компании «Тонг-Хонг Электрик Ко.Лтд» было создано совместное предприятие «Уз-Тонг Хонг Ко». Его производственная деятельность началась в июне 1997 года. С тех пор было произведено и

Производство и реализация автомобилей «УзДТУавто»

Таблица 1.3.1

Годы	Damas			Tico			Nexta			Matiz			Lacetti		
	Про-изве-дено	Реализация		Про-изве-дено	Реализация		Про-изве-дено	Реализация		Про-изве-дено	Реализация		Про-изве-дено	Реализация	
		В РУ	Эксп.		В РУ	Эксп.		В РУ	Эксп.		В РУ	Эксп.		В РУ	Эксп.
1996	8535	8277	3	4710	4234	306	12099	10788	571						
1997	10160	9559	752	20233	18521	1146	34490	21241	12699						
1998	13505	12904	684	17069	17074	710	23870	16809	7390						
1999	13666	13389	7	16380	15919	445	28266	19140	9475						
2000	7650	7840	73	9100	8708	411	13950	3593	10983						
2001	7935	7880	68	9925	9880	49	21680	11640	9823	1460	681	6			
2002	6563	6515	40	5522	4944	7	13146	5863	7501	9485	2886	4870			
2003	6962	6838	137	5989	6558	6	23999	10169	13160	3246	1911	3699	309	215	-
2004	9495	9205	265	1133	1084	50	39079	14558	25077	19856	9391	10267	507	601	-
2005 на 01. 10	10647	10202	327	Снят с произ.	2	-	46144	18001	28186	17299	5674	11878	1802	1801	-
Всего	95118	92609	2356	90061	86927	3130	256993	131802	124820	51346	20543	30720	2618	2617	-

поставлено на сборочный конвейер АО «УзДЭУавто» почти 283 тысячи комплектов сидений для Nexia, Tico, Damas, Matiz.

Вспененный на современном оборудовании пенополиуретан, «обогащаясь» целым рядом комплектующих, постепенно приобретает форму сиденья. Почти половина комплектующих и материалов для этого производства поставляется предприятиями внутри республики. Штамповочные детали получают от СП «Уз-Сэмюнг Ко», лакокраску - от СП «Уз-ДонгЖу Пэинт Ко», чехлы производят на СП «Уз-ДонгЯнг Ко». Местные, республиканские предприятия выполняют заказы «Уз-Тонг Хонг Ко» на производство целлофана для упаковки сидений, резиновых и пластмассовых деталей, подкладок для подушек сидений. По Программе локализации СП «Уз-ТонгХонг Ко» сотрудничает с девятнадцатью предприятиями внутри Узбекистана, и постоянно ведет поиск новых партнеров с целью снижения себестоимости продукции.

2. Совместное узбекско-корейское предприятие УзДОНГ ЖУ ПЭИНТ СО образовано 25.03.1995 г.

Профильные виды деятельности: обеспечение автомобильной промышленности лакокрасочными материалами, герметиками двух типов для швов кузова и днища. Предназначено для выпуска строительной и индустриальной красок, а также тарных изделий, химикатов предварительной обработки, которой подвергается автомобиль после сварочных работ.

Совместное предприятие «Уз ДонгЖу Пэинт Ко» было создано в рамках программы локализации развития автомобильной промышленности в Узбекистане. Учредителем предприятия выступила крупная южнокорейская компания «ДонгЖу индастриал Ко ЛТД», использующая технологию американской компании «PPG», всемирно известного производителя лакокрасочных материалов. На андижанском СП производят не только лакокраску, но и герметик для швов кузова и днища автомобиля и специальную тару для красок, а еще - индустриальную и строительную краску, эмали, эмульсию, текстурные краски, лаки для промышленных целей. В ассортименте продукции «Уз-ДонгЖу Пэинт Ко» - дорожно-разметочные краски, обычные и светоотражающие, причем в Узбекистане дорожный термопласт выпускают только здесь. Главные заказчики - АО «УзДЭУавто», совместные предприятия «Уз-ТонгХонг Ко» (производство автомобильных сидений), «Уз-Корам Ко» (выпуск бамперов), «Уз-Се Мюнг Ко» (бензобаки и патрубки), «ЕвроАзия-ТАПО-Диск» (колесные диски), «СамКочАвто» (автобусы и грузовики) и др.

Но основная продукция автомобильная краска. С начала производства было выпущено порядка сорока пяти наименований красок. На первых порах осваивали всего восемь цветов. Теперь их ежегодно выпускают около двадцати, шестнадцать основных плюс эксклюзивные, создаваемые по специальным заказам. Дополнительно на «Уз-ДонгЖу Пэинт Ко» освоено еще восемь новых цветов bnghton gold, teal blue, sky grey, UZ metro blue и

другие.. Раз в полгода на АО «УзДЭУавто» проводятся презентации новых цветов, разрабатываемых «Уз-ДонгЖу Пэинт Ко» с учетом мировых тенденций, местных условий и пожеланий заказчиков.

3. Совместное узбекско-корейское предприятие Уз-Корам Ко, образовано в январе 1995 г.

Состав учредителей: Ассоциация «Узавтосаноат», «Сабр Ко ЛТД», «Корам Пластик Ко ЛТД».

Профильные виды деятельности: передние и задние бампера Nexia, Tico, Damas, панели приборов для автомобилей Tico, Damas.

Так как основной целью создания совместного предприятия является сокращение импорта комплектующих деталей для автомобилей и снижение их себестоимости, первые годы деятельности завода потребителем его продукции была только компания «УзДЭУавто». Изначально с конвейера «Уз-Корам Ко» сходили передние и задние бамперы для автомобилей «Tico», «Damas» и «Nexia», а также панели приборов для «Tico» и «Damas». Позже завод начал производство комплектующих и для «Matiz». Для данной марки на заводе производят еще и части дверной обшивки.

Завод был оснащен оборудованием японской фирмы «Mitsubishi». И чтобы освоить это новое, оборудование, каждый год до сорока сотрудников предприятия отправлялись на стажировку в Южную Корею. Это позволило предприятию уже в первый год своего существования выйти на достаточную проектную мощность, полностью обеспечивая АО «УзДЭУавто» комплектующими из пластмассы.

Несколько лет назад был завершен второй этап строительства завода «Уз-Корам Ко», предполагавший создание окрасочного цеха. Ныне на предприятии установлена автоматическая покрасочная линия, позволяющая выпускать бамперы под цвет кузова автомобиля. На заводе «Уз-Корам Ко» гордятся возможностью производить комплектующие такого цвета, какой закажут потребители продукции СП. Правда, с этим связаны и определенные трудности, так как краски для металла и краски для пластмассы отличаются по своим техническим свойствам. Поэтому заказчик должен предварительно оформлять свой заказ на ту или иную «цветную» продукцию. С поставками краски андижанцев очень выручает СП «Уз ДонгЖу Пэинт Компании», также входящее в систему предприятий «Узавтосаноат».

4. Совместное узбекско-корейское предприятие «Уз-ДонгЯнг Ко» было создано в июне 1996 году, с целью локализации производства. Сегодня оно обеспечивает деталями внутренней отделки автомобиля Nexia, Damas, Matiz, которые производятся на «УзДЭУавто». Отделка дверей, потолочная панель, коврики, настилы полов – к этому перечню производимых СП видов продукции недавно прибавился еще один - чехлы для сидений автомобиля.

Требования к материалам внутренней отделки год от года возрастают. Материалы эти должны быть не только красивыми и практичными, но и экологичными, а также отвечать требованиям пожарной безопасности. Поэтому сегодня на смену старому поколению материалов, которые быстро

изнашивались, пачкались, электролизовали одежду и легко воспламенялись, пришли новые, более совершенные.

Высокие требования предъявляются и к ковровому покрытию. Так, первая партия ковровых покрытий, которые поставил новый партнер предприятия - СП «УзБалтия», - не отвечала предъявляемым требованиям. Сегодня же поставщик предлагает продукцию высокого качества, и на «Уз-ДонгЯнг Ко» претензий к нему нет. Здесь надеются, что даже самый взыскательный потребитель останется доволен тем, как обустроен салон его автомобиля.

5. Совместное предприятие «Уз-ДонгВон Ко» было создано 27 декабря 1996 г. согласно Постановления кабинета министров Республики Узбекистан № 462, с целью локализации производства комплектующих деталей для автомобилей, производимых АО «УзДЭУавто».

Основной деятельностью предприятия является производство глушителей, противоударных дверных балок и панельных частей для автомобилей АО «Уз-ДЭУ авто».

Номенклатура выпускаемой продукции:

- Глушитель и выхлопная труба автомобиля для «Нексия»
- Глушитель и выхлопная труба для автомобиля «Дамас»
- Противоударная дверная балка автомобиля «Нексия»
- Панельные части автомобиля «Дамас»
- Глушитель и выхлопная труба для автомобиля «Матиз»
- Выхлопная труба для автомобиля «Нексия» с двигателем DOHC.
- Противоударная дверная балка для автомобиля «Матиз»

Производственная мощность - 200.000 комплектов глушителей, выхлопных труб и противоударных дверных балок в год.

Основной заказчик - АО «УзДЭУавто».

6. СП АОЗТ «Уз-Сэ Мюнг Ко» образовано 23.03.1998 г. и является одним из крупнейших действующих в Андижанской области совместных предприятий. Основная продукция предприятия - топливные баки для всех марок автомобилей производимых СП «УзДЭУавто» и производство металлических штампованных деталей.

В сиденьях автомобилей производства СП «УзДЭУавто» имеется более ста штампованных деталей от СП «Уз-СэМюнг Ко». Передний и задний ударные брусы для бамперов, девять разновидностей крупно штампованных панелей для Nexia, усилители дверей и глушители на Matiz, крупноштампованные детали для Damas, различные детали для Tico - от того же производителя.

Являясь поставщиком продукции для АО УзДЭУавто" и ряда других предприятий таких как: СП «Уз Тонг Хонг Ко», СП «Уз-Корам Ко», СП «Уз-Донг Вон Ко» - СП АОЗТ «Уз-СэМюнг Ко» ведет большую работу по поиску поставщиков комплектующих для собственного производства среди предприятий Республики Узбекистан. Для СП «Уз-СэМюнг Ко» локализовано производство более сорока наименований частей, их

производят десять республиканских предприятий-поставщиков. Еще на пяти предприятиях ведется работа по освоению производства нового ряда деталей пятнадцати наименований. А вот задача по поиску поставщиков сырья внутри республики по-прежнему остается актуальной. Сегодня предприятие получает сырье от южнокорейских и российских поставщиков.

7. Совместное узбекско – американское предприятие СП ЗАО «УзЭксайд» зарегистрировано Министерством Юстиции РУ 19 января 1999 г. №002993.

Профильные виды деятельности: производство и реализация стартерных автомобильных свинцово-кислотных аккумуляторных батарей, сбор и переработка использованных аккумуляторных батарей и свинцового лома.

Уникальность СП «УзЭксайд» выявилась еще на стадии проектирования: нигде больше на территории СНГ нет примеров того, чтобы вся технологическая цепочка производства автомобильных аккумуляторов, от переработки вторичного сырья до упаковки готовой продукции, размещалась в одном комплексе. Но значимость СП «УзЭксайд» заключается, конечно, не в этом, пусть и очень рациональном решении. Производство аккумуляторов - одно из самых специфических и сложных, требует особой точности на каждом звене технологической цепочки. Каждая операция должна находиться под строжайшим лабораторным контролем. Малейший сбой отправит в брак десятки тысяч аккумуляторов. Требуемую точность и безукоризненность выполнения производственных операций обеспечивает контроль работников центральной заводской лаборатории ЗАО СП «УзЭксайд» (ЦЗЛ), оснащенной уникальным оборудованием производства ведущих мировых компаний США, Германии, Швейцарии, и др.

Другая особенность производства в том, что продукция на разных стадиях обработки имеет разные сроки хранения, это диктует необходимость работы всей линии в комплексе, всех ее участков одновременно и бесперебойно.

Вышеперечисленные требования к производству ставили непростые вопросы и перед руководством предприятия, и перед Ассоциацией «Узавтосаноат». Благодаря совместной работе с партнером в лице российско-британской компании «Евразия Транс Лтд» эти вопросы удалось решить и полностью задействовать производственные мощности СП «УзЭксайд». Стоит отметить, что на заводе наладили выпуск кальциевых аккумуляторов. При этом решетки изготавливаются из свинцово-кальциевого сплава собственного производства.

Продукция узбекского предприятия уже начинает завоевывать российский рынок. Это очень важно, учитывая, что семьдесят и более процентов продукции ЗАО СП «УзЭксайд» ориентировано на экспорт. Качество производимых аккумуляторов делает предприятие конкурентоспособным.

8. Совместное узбекско-корейское предприятие СП ЗАО «УзКоджи» образовано 14.10.1999 г.

Профильные виды деятельности: производство электрожгутов для автомобилей, выпускаемых в АО «УзДЭУавто».

Электропроводку для отечественных автомобилей производят на СП «УзКоджи», расположенном в городе Ханабад Андижанской области. Здесь освоили гибкую технологию изготовления жгутов электропроводов для отечественных автомобилей. Комплектующие, а это сотни видов проводов разных характеристик, а также другие материалы общей номенклатурой до 1000 экземпляров, предприятие получает из Южной Кореи.

Требования к электропроводам, которые устанавливаются на автомобили «УзДЭУавто», очень высокие. Общая длина электропроводов в автомобиле Nexia составляет 1,3 километра. Вес готового комплекта жгутов электропроводов, сборкой которого занимаются на предприятии, - около 20 килограммов. Для повышения безопасности автомобилей при производстве электропроводов используются материалы, стойкие к воздействию температуры, масла и бензина. Кроме того, применяются специальные химические составы, способствующие самозатуханию проводов, если случилось самовозгорание.

Производитель позаботился о качестве электропроводов, они стойко переносят резкие перепады температуры, не только нагревание, но и охлаждение до минус 40°. Благодаря своей морозостойкости машины «УзДЭУавто» хорошо приспособились к климату России, куда широко экспортируются.

В планах предприятия - освоение сборки электропроводов для продукции СП «Сам-Кочавто» и АО «Ташкентский тракторный завод». Сегодня предприятие занимается вопросами развития собственного промышленного потенциала и расширения рынков сбыта, возможности производства будут расширяться. Но качество продукции неизменно останется высоким.

9. ОАО «Автойна» (г.Фергана) производит безопасные автомобильные стекла. Организация этого предприятия в 2002 году была одним из этапов программы локализации автомобилестроения в Узбекистане. Решающий фактор - близость исходного материала, поставщиком которого является акционерное общество «Кварц» в расположенном неподалеку Куваасе.

Благодаря Акционерной компании «Узавтосаноат» на АО «Кварц» наладили производство плоского стекла, необходимого для производства автостекол. Это означало появление на предприятии современного зарубежного оборудования, освоение новейших технологий, увеличение числа рабочих мест и соответствующую требованиям дня подготовку специалистов.

В перспективе эта «цепочка» будет разворачиваться дальше, так как АО «Кварц», в свою очередь, нуждается в кварцевом песке для производства плоского стекла. Сегодня кварцевый песок завозится из-за рубежа, хотя на территории Узбекистана имеются собственные запасы этого сырья. Задача в

том, чтобы довести его качество до требуемого уровня, что предполагает, опять-таки, освоение передовых технологий, переобучение кадров и рост числа рабочих мест - на сей раз уже на разработках кварцевого песка. Появление в Фергане предприятия по производству автостекол еще раз подтвердило известное по мировому опыту правило; организация производства в автомобилестроении неизменно влечет за собой оживление и расширение производства в смежных отраслях.

ОАО «Автоойна» постепенно набирает обороты, и теперь это производство с самым современным оборудованием от таких фирм, как швейцарская «Bystronic», итальянские «Ctriuiizi», «Cugher», «KeragSass», «Mario Argiro», финская «Pilkington», с полностью автоматизированными линиями предварительной обработки, закалки и ламинирования. Здесь выпускают многослойные ветровые (триплекс), боковые и задние закаленные (сталинит) автомобильные стекла. За короткий срок на предприятии освоили производство комплектов автомобильных стекол для продукции основного заказчика, АО «УзДЭУавто», в том числе для автомобиле класса C (Nexia), класса A (Tico) и минибуса Damas. Сейчас прорабатываются возможности по освоению комплекс стекол для автомобилей класса A Matiz.

Современное оборудование плюс высококлассные специалисты, прошедшие обучение в Италии, Швейцарии Финляндии, все это позволяет давать продукцию такого качества, которое может достойно конкурировать с уровнем изделий зарубежных производителей. Безопасные автомобильные стекла с ферганской маркой успешно прошли сертификационные испытания по международным нормам в России (СЦ «Стеклосертификат», г. Саратов), о чем свидетельствуют полученные номера официального международного утверждения. Созданы все условия выхода на внешний рынок.

1.3.3 Совместное узбекско – турецкое автомобилестроительное предприятие «СамКочАвто»

Совместное узбекско – турецкое предприятие АОЗТ «СамКочАвто» по производству автобусов и грузовиков было создано в соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 6 ноября 1996 г. на базе АОЗТ «АвтоВАЗагрегат» в г. Самарканде равномерным разделением акций между сторонами.

Учредителями СП с узбекской стороны является Ассоциация «Узавтосаноат», с турецкой стороны – холдинговая группа КОЧ, крупнейшая в Турции компания с годовым оборотом свыше 12 млрд. долларов США.

Профильные виды деятельности: производство современных комфортабельных автобусов средней вместимости и грузовиков средней грузоподъемности. Также производится проектирование и выпуск оригинальной продукции по заказу клиентов на базе изготавливаемых моделей (см. рис. 1.3.2).

Основные характеристики предприятия.

Проектная мощность завода – 4 000 автобусов и 1 000 грузовиков в год.

Цех сварочный – сварка и клепка рамы шасси, сварка кабины грузовика, каркаса оцинкованными листами.

Цех антикоррозионной обработки. Компонировочное решение было выполнено известной немецкой фирмой Айзенманн. Перемещение изделий между цехами и камерами линии окраски осуществляется автоматически с помощью напольных платформ. Работа всех механизмов линии окраски управляется компьютером. Высокая коррозионная стойкость кузова обеспечивается применением оцинкованных листов, современной коррозионной химической обработкой металла перед покраской и двухкомпонентных акриловых красок.

Цех сборки. Состоит из 3 конвейеров – сборки шасси, кабины грузовика и автобуса.

Особенностью технологии является гибкое производство, возможность быстрой переналадки на выпуск других моделей. Это достигается за счет оригинальной компоновки цеха окраски и широкого применения станков с ЧПУ.

Завод освоил производство 4 моделей пассажирских и туристических автобусов и 4 модели грузовиков грузоподъемностью от 1.5 тонн до 8 тонн, а также несколько типов кузовов для грузовиков и специальный автобус. Это фургоны для аварийных служб, специального назначения, для перевозки напитков Кока – Кола, бортовые, тентовые и штабной автобус.

Освоено производство специальных кузовов на предприятиях республики – бензовоз, крытый кузов, изотермический, самосвал. Подготовлен опытный образец кузова для мусоровоза. Ведется работа с ТТЗ над проектом хлопковоза.

К 2001 г завод ранее намеченного срока освоил 100% производство рам шасси, кабин грузовиков, кузовов автобусов и топливных баков. По плану этот уровень локализации был намечен на 2002 г.

На автобусы получены сертификаты Госстандарта Российской Федерации. Это дает возможность экспорта в страны СНГ. Активно ведется продажа автобусов в Российскую Федерацию, в которой имеется большой спрос на автобусы такого класса.

Рождение предприятия было вызвано острой потребностью в модернизации общественного транспорта.

Создание предприятия по производству автобусов "УзОтойол" было одним из главных шагов к решению проблемы. Примечательно, что цена продукции оказалась приемлемой для потребителя - и не только на внутреннем рынке.

При нормальном развитии рыночной экономики конкуренция неизбежна и необходима. Если она есть на нашем рынке, значит, рынок развивается правильно. Другое дело, как в этих условиях поведет себя предприятие. «УзОтойолам» есть что противопоставить конкурентам.

У «СамКочавто» заказывают продукцию владельцы частных автопредприятий, в том числе из России, Украины, Казахстана. И они говорят, что «УзОтойолы» их вполне устраивают. Да, продукция других предприятий может быть дешевле, зато узбекские автобусы надежнее и комфортабельнее, при правильной эксплуатации служат дольше и значительно реже требуют ремонта. Как, например, двигатель итальянского производства, или передний и задний мосты.

Автобус категории M2, Uzotoyol M50.12

Мест сидячих – 18, стоячих – 25

Дизель IVECO 8040.25 – 115 л.с



Грузовой автомобиль категории N2, Uzotoyol 65.9

Грузоподъемность 4.6т, полная масса 7т

Дизель IVECO 8040.05 – 88 л.с



Рис. 1.3.2 Автомобили выпускаемые СП «СамКочАвто»

Были замечания к тормозной системе, но на предприятии приложили немало усилий, чтобы ликвидировать причину. Дело в том, что тормозную систему поставляет турецкая сторона, и в прошлом возникла серьезная проблема с бракованной партией тормозов. Когда стали поступать нарекания от потребителей, на предприятии постарались разобраться в причинах неполадок.

Связались с турецкими партнерами, состоялся очень жесткий разговор. Теперь турецкая сторона поставляет намного более сильные тормозные системы, с более мощными усилителями, большей площадью тормозных накладок. Раньше на автобусах устанавливались гидровакуумные усилители, теперь - пневмогидравлические. Они надежнее, проще и эффективнее в управлении. Существует и другой вариант, выпускать автобусы с принципиально иными тормозами.

Сейчас предприятие находится на стадии подписания договоров с ведущим производителем тормозных систем - немецкой компанией Клогт-Бремсе. Это сотрудничество позволит выйти на качественно новый уровень решения проблемы.

Предприятие постоянно работает над модернизацией автобусов «УзОтойол». Учитывая потребности заказчиков внесено более двадцати усовершенствований. Здесь и высота салона, и установка наружного аварийного выключателя и изменение высоты ступеньки. Предприятие участвовало в ряде тендеров на поставку различной специальной техники которые показали, что продукция «СамКочавто» остается востребованной.

Перспективы развития

- Модификация грузовиков с различной колесной базой – коротко базовые для строительного самосвала и длинно базовые для самосвалов сельскохозяйственного назначения.
- Комплектация автомобилей антиблокировочными системами.
- Разработка кузовов различного назначения для грузовиков, в том числе изотермические, мусоровозы, фургоны для аварийно – спасательных работ типа КУНГ, для перевозки спец. контингента.
- Разработка автобусов специального назначения – мобильные станции переливания крови, мобильные рентгеновские установки.
- Освоение производства крупнотоннажные грузовиков – 15...20тонн.
- Освоение производства вне дорожных автомобилей.

В соответствии с программой локализации на конвейер начаты поставки изделий и деталей местного производства – краска, стеклопластиковые изделия, самоклеивающиеся этикетки. Готовится освоение производства сидений, ресиверов. С учетом производства на предприятии и поставки изделий местного производства уровень локализации в настоящее время достиг 30%.

Сегодня автомобильная промышленность Узбекистана - это десятки современных предприятий, оснащенных уникальным оборудованием. Это позволяет выпускать продукцию по самым высоким мировым стандартам,

гибко и быстро перенастраивать производство на новые виды продукции. Развитие автомобильной индустрии дает мощный импульс для успешного развития многих смежных отраслей.

Самая молодая и, вместе с тем, интенсивно развивающаяся отрасль современного Узбекистана открыта для активного и взаимовыгодного сотрудничества. Развитие новой отрасли требует внедрения современных технологий, эффективного поиска альтернативных поставщиков сырья и материалов, инвесторов для совместного выпуска комплектующих узлов и запасных частей для наших производств.

1.3.4 Сервисное обслуживание

Ассоциация «Узавтосаноат» проводит большую работу по организации сервисного и гарантийного обслуживания продукции этих предприятий. В целях успешного продвижения узбекских автомобилей на внешние рынки создана широкая дилерская сеть. Только в России открыто около двух десятков подразделений АО «УзДЭУавто», региональных предприятий и их филиалов.

Автомобильный рынок Российской Федерации является самым крупным экспортным рынком для АО «УзДЭУавто» (более 90% экспортных продаж узбекских автомобилей приходится на Россию). Наличие широкой сети торговых предприятий в России, охватывающей основные финансовые и промышленные центры, позволяет обеспечить годовой уровень продаж в объеме более 100 тыс. автомобилей. Данная сеть имеет достаточный опыт работы на рынке, что позволило автомобилям АО «УзДЭУавто» выйти на 1 место по продажам импортируемых в Российскую Федерацию автомобилей.

Всего на экспорт было продано на 1.10.05 г. 161026 автомобилей, что составляет 32.5% от всех выпущенных автомобилей АО «УзДЭУавто».

Экспортную политику АО «УзДЭУавто» осуществляет через региональные предприятия. В настоящее время в странах СНГ действуют АО «УзДЭУавто» в следующих крупных городах: Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Новосибирске, Краснодаре, Саратове, Омске, Томске, Тюмени, Череповце, Ижевске, Воронеже, Оренбурге, Уфе, Перми, а также региональные предприятия в городах Шымкент и Алматы (Казахстан), региональное предприятие в г. Бишкек (Кыргызстан). В 2000 году компанией проведены маркетинговые исследования Северо-Западной части Ситая (Сийцзянь-Уйгурского автономного района) для осуществления экспорта автомобилей в КНР. В апреле 1999 года открыто представительство АО «УзДЭУавто» в г. Риге (Латвия).

На внутреннем рынке продаж и сервисным обслуживанием автомобилей УзДЭУавто занимаются многие компании. Наиболее крупными из них являются Акционерное объединение «Узавтотеххизмат», организованное на базе Республиканского производственного объединения с тем же названием и АО «Узавтосаноатсервис».

АО «Узавтотеххизмат»

В целях обеспечения комплексного подхода к организации реализации и сервисного обслуживания легковых автомобилей, создания благоприятных условий гражданам для их приобретения и обслуживания, АО «Узавтотеххизмат» создало в Республике сеть сервисного обслуживания и реализации легковых автомобилей.

В составе акционерных обществ «Узавтотеххизмат» имеется 46 станций технического обслуживания автомобилей и 12 авторемонтных мастерских.

С началом производства автомобилей в Узбекистане была проведена реконструкция и техническое оснащение головных станций технического обслуживания во всех областях республики и в городе Ташкенте, построены современные автосалоны, склады-накопители и, для удобств населения, филиалы банка «Асака».

Техническое перевооружение реконструируемых станций произведено с поставкой из Южной Кореи современного оборудования и специализированного инструмента на сумму 2,5 млн. долл. США.

Спрос на отечественные автомобили довольно высок. Во многом этому способствует предоставление банками республики кредитов на их покупку. Предприятия АО «Узавтотеххизмат» тесно сотрудничают в этом направлении с Асака-банком, Национальным банком внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан, Узжилсбербанком. Представители этих банков в каждом автосалоне предприятия тут же на месте консультируют клиента об условиях предоставления кредита. В среднем через центральный автосалон «Рохат» в г. Ташкенте ежемесячно реализуется от 160 до 200 автомобилей отечественного производства «УздЭУавто».

На головной станции технического обслуживания работают автослесари высокой квалификации, около 170 человек. Это мастера по ремонту двигателей, кузовные жестянщики, автоэлектрики. Все - специалисты от третьего до шестого разрядов. Многие обучались в Южной Корее и проходили практику в Асаке на «УздЭУавто». Ежедневно станция обслуживает 30-40 машин. В выходные дни воскресеньям работает дежурная бригада. Так что водитель всегда может рассчитывать на помощь, даже если поломка случилась в дороге.

Подразделения АО «Узавтотеххизмат» охватывают всю республику, и работают на них в общей сложности около двух с половиной тысячи человек.

ОАО «Узавтосаноатсервис»

Создано 30 января 1997 г., в исполнение Постановления Кабинета Министров РУ №450 от 19.12.1996.

Профильные виды деятельности: эксплуатация комплексных пунктов автосервиса (КПА), услуги автосервиса на магистральных автомобильных дорогах Республики Узбекистан. Объекты КПА включают в себя: автозаправочную станцию с кафе-баром и магазином, станцию технического обслуживания, мойку.

ОАО «Узавтосаноатсервис» имеет в собственности 10 типовых комплексных пунктов автосервиса, построенных и введенных в эксплуатацию в Ташкентской, Андижанской, Наманганской, Ферганской, Сырдарьинской, Джизакской, Кашкадарьинской областях и г. Ташкенте.

На производственных единицах, принадлежащих ОАО «Узавтосаноатсервис», предоставляются следующие виды услуг:

Автозаправочная станция (АЗС) - заправка автомобилей топливом. На АЗС предусмотрено хранение и выдача трех сортов бензина А-76, АИ-92, А-93 и одного сорта дизельного топлива. Для хранения принятого нефтепродукта установлены 2 шт. стальных двух стеночных по 50 куб. м. резервуара, которые разделены на две емкости по 25 куб. м. Для выдачи топлива на АЗС установлены четыре автоматизированные топливно-раздаточные колонки (ТРК) и один САТЕЛЛИТ (спутник) фирмы «Tankanlagen Saizkotten GmbH» производство Германии. Мощность одной АЗС - 1000 заправок автомобилей в сутки.

Станция технического обслуживания (СТО) – производит комплексное техническое обслуживание и мелкий ремонт автомобилей на двух рабочих постах, оборудованных электрическим подъемником грузоподъемностью 2,5 т, включает мастерскую с универсальным импортным комплектом оборудования, включающим шиномонтажное, вулканизационное и балансировочное оборудование, агрегат по замене масел и компьютерная диагностика двигателя автомобиля.

Мойка автомобилей оснащена высоконапорным агрегатом типа НДС 895 для мойки кузовов и двигателей автомобилей под высоким давлением.

Кафе-бар – (с кухней, складскими помещениями и посудомойкой) оборудован на 40 посадочных мест, где пассажиры и водители могут по желанию принять горячую пищу или выпить кофе, а также прохладительные напитки.

Магазин – предназначен для продажи автозапчастей, краски, масел и товаров народного потребления.

1.3.5 Производство прицепного состава

В Узбекистане выпуск автомобильных полуприцепов ТМЗ – 879 для перевозки легковесных грузов, в основном хлопка сырья, был организован на заводе «Ташавтомаш» еще в 1963 г. В дальнейшем данный завод был переименован на Ташкентский тракторный завод.

Полуприцеп автомобильный ТМЗ – 879 был предназначен для эксплуатации, совместно седельными тягачами КАЗ 608 или ЗИЛ 130В, на всех дорогах, проезжая часть которых рассчитана на пропуск автомобильных поездов с осевой нагрузкой 6 т.

Основное назначение полуприцепа – транспортирование незатаренных сельскохозяйственных грузов плотностью до 0.17 т/м^3 .

Полуприцеп мог быть использован также для перевозки грузов плотностью $0.17 - 0.7 \text{ т/м}^3$ в пределах номинальной грузоподъемности. При

этом груз должен быть равномерно распределен по обеим платформам, а также по их площади, а надставные борта демонтированы.

Платформы полуприцепа могут разгружаться на обе боковые стороны.

В связи с тем, что платформы полуприцепа опрокидываются при разгрузке гидropодъемниками, установленными на раме полуприцепа, тягач оборудуется специальной коробкой отбора мощности с насосом НШ-32 и гидросистемой.

Полезная нагрузка полуприцепа:

- при перевозке грузов малой плотности (до 0.17 т/м^3) с надставными бортами – 5000 кг
- при перевозке грузов большой плотности (до 0.7 т/м^3) без надставных бортов – 6000 кг

Распределение нагрузки от полуприцепа с надставными бортами в сцепе с тягачом:

- на седельное устройство тягача – 1185 кг
- на дорогу через ось полуприцепа – 2115 кг

Распределение полной массы полуприцепа без надставных бортов в сцепе с тягачом:

- на седельное устройство тягача – 3660 кг
- на ось полуприцепа – 5040 кг

Габаритные размеры полуприцепов:

- длина без тягача – 8220 мм
- ширина – 2500 мм
- высота в сцепе с тягачом – 3480 мм

Данные полуприцепы изготавливались вплоть до 1992 г. В 1984 – 86 г. специалистами СКБ ТТЗ и учеными ТАДИ были сконструированы новые полуприцеп – хлопковоз ТТЗ 3962010 и прицеп – хлопковоз ТТЗ 3962011, выполненный на базе полуприцепа с подкатной тележкой. Объемы кузовов полуприцепа или прицепа с надставными бортами рассчитаны на перевозку 6т хлопка – сырца, а обычного строительного груза, без надставных бортов, 9т.

Впервые в мировой практике, предлагалось серийно выпускать седельно – прицепной автопоезд – хлопковоз длиной 23.2 м, в составе тягача (рекомендовано использование седельных тягачей типа КамАЗ, либо МАЗ) и полуприцепа ТТЗ – 3962010 + прицепа ТТЗ – 3962011, общей грузоподъемностью 12т при перевозке хлопка – сырца и 18т для других грузов.

Данный автопоезд прошел заводские, эксплуатационные и Государственные испытания (сегодня последние испытания называют сертификационными) и был рекомендован в производство. К сожалению, автопоезд из-за ведомственных разногласий так и не был запущен в производство. Сегодня перевозки нуждаются в таких автопоездах. В

автохозяйствах полуприцепов ТМЗ – 879 практически не осталось (на всю Республику не более 60 шт.)

В настоящий момент СКБ «Трактор» ТТЗ возобновил данную работу и есть надежда, что через год, два начнется производство новых седельно – прицепных автопоездов – хлопковозов, с учетом использования современной конструкции тормозной системы.

В Республике в 70-80 годы для удовлетворения потребности строительно – дорожной индустрии, на авторемонтных заводах ПО «Узавторемонт» выпускались небольшими сериями следующие прицепы – самосвалы:

- на АРЗ – 10 в г. Ташкенте выпускались в начале прицепы 2 ПТС – 4.5 грузоподъемностью 4.5т, затем ГKB – 818 грузоподъемности 6т. Конструкция прицепов была заимствована в Головном СКБ по автомобильным и тракторным прицепах Минавтопрома, находящегося в г. Балашове Саратовской обл.

Там же в 70 – годы выпускался 10 тонный прицеп ПС – 10.

- на АРЗ – 4 в г. Самарканде выпускались полуприцеп – самосвал ППС–20, грузоподъемностью 20т. и прицеп-самосвал ПС–14, способный перевозить 14т сыпучего груза.

1.4 Реформы и нормативно-правовое обеспечение деятельности автотранспорта

Характерными чертами сегодняшнего развития автомобильного транспорта в Узбекистане являются углубление процессов демонополизации, формирование рыночных отношений и создание конкурентной среды, совершенствование системы управления, ускоренное развитие частного сектора, кардинальное повышение его роли и значения в экономике страны. Только за последние три года число частных предпринимателей на автомобильном транспорте возросло в несколько раз, и продолжает расти ежемесячно, как на пассажирских, так и на грузовых автомобильных перевозках, и сегодня их число превышает 50 тысяч единиц.

Ликвидированы излишние звенья управления автомобильными перевозками, осуществлен переход на одно-двухзвенную систему управления, децентрализовано управление автотранспортными перевозками с передачей его в непосредственное ведение Совета Министров Республики Каракалпакстан, хокимиятов областей и г. Ташкента.

С июля 1998 года функционирует Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта (УзААиРТ), являющееся органом государственного управления, специально уполномоченным для решения вопросов структурных и институциональных преобразований, содействия формированию и развитию рынка услуг и безопасности автомобильных и речных перевозок.

В целях дальнейшего совершенствования координации деятельности различных видов транспорта на территории Республики Узбекистан, разработки и реализации комплексных программ

перспективного развития транспортной системы республики, с учетом постоянно растущей потребности отраслей экономики и населения в грузовых и пассажирских перевозках, с октября 2004 года функционирует Узбекская ассоциация транспорта и транспортных коммуникаций, образованная Указом Президента Республики Узбекистан.

Получают развитие научные исследования, конструкторские и проектные работы по проблемам обеспечения безопасности, совершенствования и функционирования транспорта и транспортных коммуникаций, разработке новых систем управления с использованием перспективных информационных технологий.

Действующие организационные структуры и механизмы управления и координации в форме ассоциаций, государственных инспекций, агентств, компаний, образованные в ходе рыночных реформ различной направленности (административных, институциональных, экономических) обеспечивают сохранение целостности и управляемости транспортом общего пользования, а также его безопасную работу.

С принятием 9 декабря 2003 года Указа Президента Республики Узбекистан «О совершенствовании системы республиканских органов государственного управления» за №УП-3358 целенаправленно осуществлен качественно новый этап административной реформы, проведены меры по совершенствованию функций государственного управления и регулирования в экономике страны, и в том числе в транспортном комплексе.

Государственное регулирование деятельности транспорта осуществляется в форме юридической поддержки, лицензирования, налогообложения, предоставления займов, финансирования, инвестиций, формирования цен на социально значимые перевозки, единой социальной и научно-технической политики, контроля за выполнением транспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями государственного законодательства.

Законодательно закреплено, что органы государственной власти и управления не вправе вмешиваться в хозяйственную деятельность перевозчиков, а также отапливать их эксплуатационный персонал на другие работы, за исключением случаев, предусмотренных законодательством.

Основными направлениями углубления демополизации и совершенствования управления в сфере автомобильных перевозок являются:

- дальнейшее развитие рыночных отношений и конкурентной среды в сфере автотранспортных перевозок, широкая приватизация организаций и предприятий автомобильного транспорта, расширение сферы деятельности частных автоперевозчиков, создание равных условий для автоперевозчиков всех форм собственности на рынке транспортных услуг;
- ликвидация излишних звеньев управления автомобильными перевозками, переход на одно-, двухзвенную систему управления;
- децентрализация управления автотранспортными перевозками и передача в непосредственное ведение Совета Министров Республики

Каракалпакстан, хокимиятов областей и г. Ташкента функций по координации деятельности предприятий, осуществляющих пассажирские автоперевозки, внутри-областные перевозки грузов, оказывающих транспортно-экспедиционные и информационные услуги, переподготовку кадров в сфере автоперевозок;

- укрепление мер безопасности перевозок пассажиров, создание сильной системы защиты прав потребителей в сфере автоперевозок, развитие самостоятельного рынка страхования в системе транспортных услуг.

Вопросы формирования тарифной политики на автотранспортные услуги возложены на Министерство финансов Республики Узбекистан и Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта (УзААиРТ).

Установление конкретных размеров тарифов на автотранспортные перевозки возложены на Совет Министров Республики Каракалпакстан, хокимияты областей и г. Ташкента.

Основными задачами Совета Министров Республики Каракалпакстан, хокимиятов областей и г. Ташкента в сфере автомобильных перевозок являются:

- разработка и реализация комплексных региональных программ развития автомобильного транспорта, создание условий для устойчивого автотранспортного обслуживания экономики и населения региона;
- формирование конкурентной среды на рынке автотранспортных услуг, создание равных условий функционирования для автоперевозчиков всех форм собственности;
- установление маршрутов перевозок пассажиров и графиков движения пассажирского автомобильного транспорта на городских, пригородных, междугородных (внутриобластных) сообщениях;
- контроль за реализацией тарифной политики на автотранспортные пассажирские услуги и социально значимые перевозки на соответствующей территории.

На территориальные ассоциации автоперевозчиков возложены следующие основные задачи и функции:

- обеспечение дальнейшего углубления рыночных реформ в сфере автомобильного транспорта, развития процессов приватизации и акционирования предприятий автотранспорта;
- повышение культуры и качества обслуживания пассажиров, расширение сервиса автотранспортных услуг;
- формирование и реализация инвестиционных программ по внедрению современной техники и технологии, развитие и модернизация ремонтной базы, повышение эффективности использования подвижного состава;
- координация деятельности автотранспортных предприятий в обеспечении городских, междугородных, межобластных перевозок грузов и пассажиров.

На УзААиРТ возложены задачи:

- разработка и утверждение нормативно-правовых актов по организации и обеспечению безопасности автомобильных и речных перевозок, контроль за их соблюдением органами управления и хозяйствующими субъектами;
- внедрение механизмов тендерной реализации маршрутов перевозок, создание равных условий функционирования для перевозчиков всех форм собственности;
- утверждение на основе предложений Совета Министров Республики Каракалпакстан, хокимиятов областей и г.Ташкента международных и межобластных маршрутов пассажирских автоперевозок;
- организация лицензирования деятельности автоперевозчиков и контроль за соблюдением лицензионных требований и условий в сфере автомобильного и речного транспорта;
- осуществление международного сотрудничества в сфере автотранспортных и речных перевозок и представление интересов Республики Узбекистан в международных организациях автомобильного и речного транспорта.

Деятельность автомобильного транспорта регулируется международными договорами Республики Узбекистан и внутренним законодательством.

Для регулирования правоотношений на автотранспорте применяются как нормативные документы общеправового законодательства, так и нормативные акты, относящиеся только к автотранспортной отрасли.

Основы законодательства в области автомобильного транспорта закладываются Законами Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте», «О городском пассажирском транспорте», «О безопасности дорожного движения».

Закон Республики Узбекистан «О гарантиях свободы предпринимательской деятельности» создаёт гарантии и условия для свободного участия и заинтересованности граждан в предпринимательской деятельности, повышение их деловой активности, защищает права и законные интересы субъектов предпринимательской деятельности.

В связи с тем, что автомобильные перевозки являются видом деятельности, на который необходимо получение лицензии, то в части правоотношений, связанных с лицензированием, он регулируется Законом Республики Узбекистан «О лицензировании отдельных видов деятельности».

При осуществлении государственного контроля над деятельностью автомобильного транспорта применяется Закон Республики Узбекистан «О государственном контроле деятельности хозяйствующих субъектов». Как и все субъекты предпринимательской деятельности, автотранспортные предприятия и индивидуальные предприниматели, занимающиеся автоперевозками, руководствуются положениями Гражданского и Налогового кодекса Республики Узбекистан и подзаконными актами, касающимися регламентации правоотношений хозяйственной деятельности и вопросов собственности.

В целях наиболее полного удовлетворения потребности в услугах городского пассажирского транспорта, осуществления единой транспортной политики и развития рынка городских пассажирских перевозок разработана и принята «Концепция развития городского пассажирского транспорта в Республике Узбекистан в 2000 - 2005 годах и Программа мер по ее реализации». Основные принципы тарифообразования на пассажирском автомобильном транспорте изложены в «Концепции тарифной политики на пассажирском автомобильном транспорте общего пользования в Республике Узбекистан на период до 2010 года».

Разработан и принят ряд нормативных актов, касающихся работы автомобильного транспорта.

Постановление Кабинета Министров от 31 января 2003 года № 54 «Об утверждении Положения о порядке проведения обязательного технического осмотра транспортных средств».

Постановления Кабинета Министров от 17 августа 1998 г. №350 «О вопросах организации и проведения открытых тендеров на городском пассажирском транспорте» и от 29 июля 1999 г. №368 «О вопросах организации и проведения открытых тендеров на пригородном, междугородном и международном пассажирском автомобильном транспорте».

Постановление Кабинета Министров от 21 августа 2003 г. №360 «Об утверждении положений о лицензировании отдельных видов деятельности в сфере транспорта», которым утверждено «Положение о лицензировании деятельности по осуществлению городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

Постановление Кабинета Министров от 4 ноября 2003 г. №482 «Об утверждении Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и требований по обеспечению безопасности автобусных перевозок в Республике Узбекистан».

Постановление Кабинета Министров от 10 марта 2004 г. №118 «О мерах по дальнейшему совершенствованию деятельности Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта».

Постановление Кабинета Министров от 9 сентября 2000 года №348 «О совершенствовании регулирования транспортно-экспедиторской деятельности в Республике Узбекистан».

Положение о пассажирских автовокзалах, автостанциях, зарегистрированное в Министерстве юстиции 30 января 2004 г. за №1305.

Положение о порядке открытия (закрытия) городских, пригородных, междугородных и международных маршрутов пассажирских перевозок автомобильным транспортом, зарегистрированное в Министерстве юстиции 21 мая 2004 г. за №1363.

Положение о квалификационных требованиях к работникам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, занятым на перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом,

зарегистрированное в Министерстве юстиции 28 июня 2004 г. за №1377 и ряд других.

В течение 1999-2004 годов введено в действие около 100 нормативно-правовых документов в области автомобильного транспорта. В основном, это документы по организации и совершенствованию автомобильных перевозок, сертификации услуг на автомобильном транспорте.

Это, например, «Инструкция по изготовлению, учету, заполнению и обработке путевых листов, товарно-транспортных накладных для грузовых автомобилей перевозчиков», «Инструкция по определению регулярности движения автотранспортных средств на городских, пригородных и международных маршрутах», «Инструкция по определению количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота автомобильным и электрическим транспортом общего пользования на городских, пригородных, междугородных, международных маршрутах и почасовых перевозках в Республике Узбекистан», «Правила сертификации услуг городского пассажирского транспорта».

В 2004 году разработаны и приняты Государственные стандарты, соответствующие требованиям, установленным в «Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров» (Документ ЕЭК ООН от 10.1997 г.):

- O'z DSt 1057: 2004 «Средства автотранспортные. Требования безопасности к техническому состоянию»;

- O'z DSt 1058: 2004 «Средства автотранспортные. Технический осмотр. Методы контроля»;

Нормативно-правовая база Узбекистана продолжает совершенствоваться, обеспечивая реализацию важнейших реформ на транспорте:

- углубление рыночных отношений и дальнейшая либерализация;
- обеспечение опережающего развития частного сектора, увеличение его доли в перевозках пассажиров и грузов;
- углубление и расширение масштабов работы по развитию малого бизнеса на автотранспорте;
- дальнейшее совершенствование налоговой политики с целью стимулирования приобретения современных большегрузных автотранспортных средств и автобусов;
- снятие различных барьеров для облегчения допуска перевозчиков на рынок и повышения эффективности автотранспортных услуг;
- дальнейшая гармонизация правовой базы с международной практикой с целью расширения выхода национальных автоперевозчиков на международный рынок транспортных услуг.

1.5 Регулирование допуска к рынку и развитие автотранспортных услуг

1.5.1 Стратегия и политика государственного управления автомобильным транспортом

Стратегической целью государственной транспортной политики является формирование такой транспортной системы, которая гарантировано и эффективно удовлетворит потребности в перевозках пассажиров и грузов, социальные, оборонные, природоохранные и другие специальные требования.

Государство призвано оказывать всемерное содействие формированию и расширению рынков транспортных услуг, развитию предпринимательства и здоровой конкуренции, как мощного фактора снижения издержек и повышения качества транспортного обслуживания населения и предприятий, созданию условий, при которых каждый пользователь мог бы свободно выбирать наиболее приемлемый вид транспортного обслуживания с учетом его цены и качества.

Автомобильный транспорт в Республике Узбекистан действует на основе частной и публичной собственности. Все собственники автомобильного транспорта имеют права и пользуются равной защитой закона.

Рынок транспортных услуг не регулируется государством. Он регулируется спросом на данные услуги. Государство регулирует допуск на рынок и деятельность всего автотранспорта Республики таким образом, чтобы максимально способствовать развитию рынка транспортных услуг и функционированию его на цивилизованной основе.

1.5.2 Методы регулирования допуска к рынку транспортных услуг

В основе регулирования допуска к рынку автотранспортных услуг лежит философия, основанная на базе Европейского опыта и учета особенностей формирования цивилизованного рынка автотранспортных услуг: «Допуск к рынку автотранспортных услуг законопослушного, компетентного налогоплательщика, с минимальным воздействием транспортных средств на окружающую среду и максимальным обеспечением безопасности движения, на принципах равноправия и равнодоступности для всех перевозчиков независимо от форм собственности».

Представляется, что данная философия в полной мере отражает интересы государства и предпринимателей независимо от форм собственности.

Регулирование допуска к рынку автотранспортных услуг во всех цивилизованных странах идет тремя путями:

1. Лицензированием автотранспортных услуг, т.е. выдачей специальных разрешений – лицензий на определенные виды услуг с учетом выполнения ряда требований, в том числе, по обеспечению

безопасности движения АТС и минимального воздействия на окружающую среду.

2. Ограничениями – рядом международных соглашений, государственных директив, требований, стандартов по безопасности автотранспорта, организации дорожного движения, защите окружающей среды и покоя граждан, требованиям к автомагистралям.
3. Координацией различных видов транспорта и ограничениями их допуска к рынку транспортных услуг. К примеру, в странах ЕС до 1993 года существовали ограничения по допуску автопоездов на государственные и международные перевозки для защиты собственных железных дорог, т.е. для обеспечения их загрузки.

Понятие **лицензия** определяется как разрешение (право) на осуществление лицензируемого вида деятельности при обязательном соблюдении лицензионных требований и условий, выданное лицензирующим органом юридическому или физическому лицу.

1.5.3 Лицензирование транспортных услуг в Республике Узбекистан

Основные положения

Учитывая, что автомобильные перевозки могут нанести урон здоровью граждан, ущерб их имуществу и окружающей среде государства, они относятся к лицензируемым видам деятельности.

Согласно постановлению Олий Мажлиса РУ от 12.05.2001 года N222-II утвержден перечень автотранспортных услуг, подлежащий лицензированию. К ним относится деятельность по осуществлению городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, осуществляемым на коммерческой основе.

Лицензированию не подлежат:

- перевозки, связанные с ликвидацией последствий стихийных бедствий, эпидемий, крупных аварий, ставящих под угрозу жизнь и здоровье населения и требующих аварийно-спасательных и восстановительных работ, доставкой гуманитарных грузов по решениям Правительства РУ.
- технологические перевозки грузов, осуществляемые автотранспортными средствами без выхода на автомобильные дороги, улицы городов, других населенных пунктов областного, республиканского и международного значения;
- перевозки пассажиров и грузов автотранспортными средствами (за исключением перевозок, выполняемых на коммерческой основе), принадлежащими организациям и учреждениям, финансируемые из республиканского и местного бюджетов;
- перевозки, осуществляемые за собственный счет, т.е. перевозки автотранспортом, принадлежащим определенному предприятию или взятым в аренду данным предприятием, концерном, корпорацией,

которые производят перевозку грузов для обеспечения функционирования или производимых данным предприятием, с помощью водителей, которые являются работниками этого предприятия. Здесь перевозки носят вспомогательный характер в рамках всей деятельности предприятия.

Решения о выдаче и аннулировании лицензий на осуществление междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, прекращении их действия принимаются Комиссией по лицензированию деятельности в сфере транспорта Кабинета Министров (далее - Комиссия). В необходимых случаях решения Комиссии могут приниматься опросным путём.

Подкомиссия по лицензированию в сфере автомобильного и речного транспорта (далее - подкомиссия) подготавливает экспертные заключения и проекты решений Комиссии о выдаче лицензий на осуществление междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом или об отказе в выдаче лицензии, прекращении действия, либо аннулировании лицензий юридических и физических лиц и вносит их на рассмотрение Комиссии. Подкомиссия принимает решения о приостановлении и возобновлении действия лицензий.

Функции рабочего органа подкомиссии выполняет Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта (далее УзААиРТ).

Решения о выдаче и аннулировании лицензий на осуществление городских и пригородных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, прекращении их действия принимаются территориальной комиссией по лицензированию деятельности городских и пригородных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом (далее - территориальная комиссия).

В состав территориальной Комиссии входят ответственные работники Совета Министров Республики Каракалпакстан (хокимиятов областей, города Ташкента), территориального отделения Агентства, соответствующих подразделений Государственной службы безопасности дорожного движения и Государственного налогового комитета. Территориальная Комиссия возглавляется руководителем территориального отделения Агентства. В необходимых случаях решения территориальной Комиссии могут приниматься опросным путём.

Территориальное отделение Агентства выполняет функции рабочего органа Территориальной Комиссии, принимает заявления соискателей лицензий с соответствующими документами, подготавливает по ним экспертное заключение и направляет его на рассмотрение территориальной комиссии. Оно также производит оформление и/или переоформление лицензий, заключает лицензионные соглашения, ведет реестры лицензий, осуществляет контроль за соблюдением лицензиатами лицензионных требований и условий, приостанавливает и возобновляет действие лицензий.

Агентство несёт ответственность за строгое соблюдение требований, определенных Положением по лицензированию деятельности по городским,

пригородным, междугородным и международным перевозкам пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

На право осуществления городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом выдаются типовые (простые) лицензии.

По заявлению соискателя лицензия выдается в целом на вид деятельности либо на следующие ее части:

- городские и пригородные перевозки пассажиров автобусами;
- городские и пригородные перевозки пассажиров микроавтобусами;
- городские и пригородные перевозки пассажиров легковыми автомобилями;
- междугородные перевозки пассажиров автобусами;
- междугородные перевозки пассажиров микроавтобусами;
- междугородные перевозки пассажиров легковыми автомобилями;
- международные перевозки пассажиров автобусами;
- международные перевозки пассажиров микроавтобусами;
- международные перевозки пассажиров легковыми автомобилями;
- городские и пригородные перевозки грузов автомобильным транспортом;
- междугородные перевозки грузов автомобильным транспортом;
- международные перевозки грузов автомобильным транспортом;

Вместе с лицензией на каждое автотранспортное средство лицензиата выдаются лицензионные карточки.

Доход (прибыль) лицензиата, полученный от использования автотранспортных средств, не обеспеченных лицензионными карточками, считается незаконным и подлежит изъятию в бюджет в соответствии с законодательством.

Лицензия выдается сроком до 5 лет. По заявлению соискателя лицензии лицензия может быть выдана на срок менее 5 лет. Действие лицензии исчисляется со дня выдачи лицензии.

Лицензионная карточка на каждое автотранспортное средство выдается на срок не более срока действия лицензии. В случае, если срок действия вещных прав или договора аренды меньше срока действия лицензии, то срок действия лицензионной карточки ограничивается сроком действия вещных прав или договора аренды. Действие лицензионной карточки исчисляется со дня выдачи лицензионной карточки.

Решение о выдаче лицензии соискателю лицензии – юридическому или физическому лицу на осуществление междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом или об отказе в выдаче лицензии принимается в срок, не превышающий тридцати дней со дня получения заявления соискателя лицензии.

Комиссия в срок, не превышающий десяти дней после получения предложения подкомиссии, рассматривает его и утверждает протокол о

принятом решении. Протокол принятого Комиссией решения подписывается председателем Комиссии (его заместителем).

Агентство уведомляет соискателя лицензии о принятом решении в течение трех дней после подписания протокола заседания Комиссии.

Уведомление о принятии решения на выдачу лицензии направляется (вручается) соискателю лицензии в письменной форме с указанием реквизитов банковского счета, срока уплаты государственной пошлины.

Лицензии и лицензионные карточки оформляются Агентством в двухдневный срок после представления соискателем лицензии документа, подтверждающего оплату государственной пошлины, и подписания им лицензионного соглашения.

Лицензии подписываются председателем Комиссии (его заместителем) и выдаются лицензиатам Агентством.

Одним из основных документов в процедуре лицензирования определенного вида деятельности, наряду с лицензией, является **лицензионное соглашение**, которое определяет взаимные права и обязательства лицензирующего органа и лицензиата.

Лицензионное соглашение заключается между Агентством и лицензиатом по осуществлению деятельности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом, между территориальным отделением Агентства и лицензиатом по осуществлению деятельности городских и пригородных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Лицензионное соглашение составляется в двух экземплярах – по одному экземпляру для лицензиата и Агентства (территориального отделения).

Анализ охвата лицензиями различных видов перевозок лицензиями и типы автотранспортных средств, участвующих в международных автомобильных перевозках приведены на рис. 1.5.1. и 1.5.2.

1.5.4 Контроль за соблюдением лицензионных требований и условий

Агентство (территориальное отделение) при осуществлении контроля за соблюдением лицензионных требований и условий:

- Осуществляет в установленном законодательством порядке плановые проверки соблюдения лицензиатами лицензионных требований и условий;

- Осуществляет в установленном законодательством порядке внеплановые проверки соблюдения лицензиатами лицензионных требований и условий при наличии фактов, свидетельствующих об их нарушениях лицензиатом;

- Запрашивает и получает от лицензиата необходимую информацию по вопросам, возникающим при проведении проверок соблюдения лицензионных требований и условий;

- Составляет на основании результатов проверок акты (справки) с указанием конкретных нарушений лицензионных требований и условий;

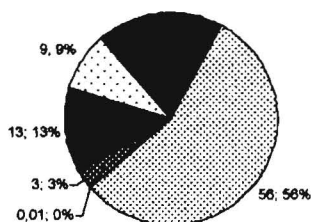


Рис. 1.5.1 Охват лицензиями различных видов перевозок

- Автобусные перевозки, всего
- Микроавтобусы - маршрутные такси
- Легковые автомобили - такси
- ▨ Грузовые перевозки, всего
- Международные автобусные перевозки от всех автобусных перевозок
- ▨ Международные перевозки от всех грузовых перевозок

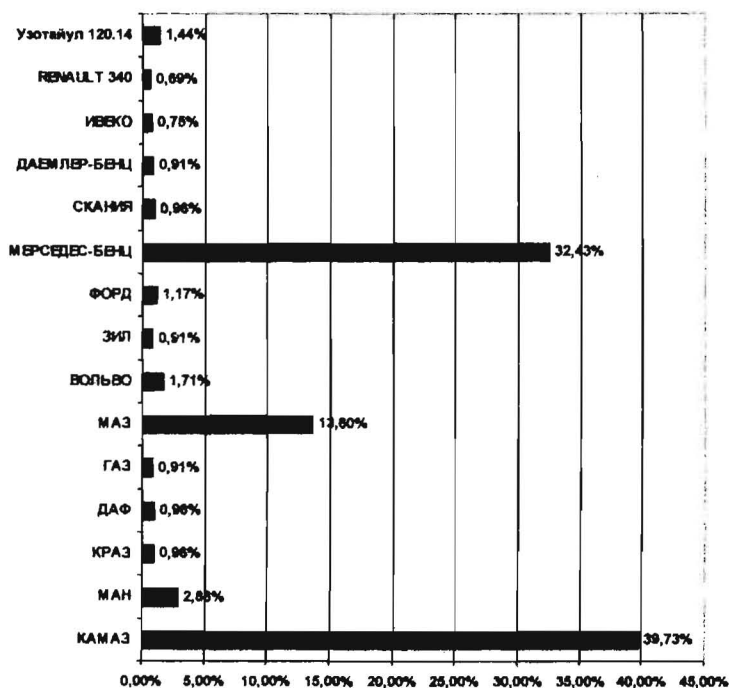


Рис.1.5.2 Типы автотранспортных средств, участвующих в международных автомобильных перевозках грузов

- Выносит решения, обязывающие устранить выявленные нарушения лицензионных требований и условий, устанавливает сроки устранения таких нарушений;

- Вносит на рассмотрение подкомиссии (территориальной Комиссии) решения о прекращении или приостановлении действия, либо аннулировании лицензии;

- В установленном порядке направляет в налоговые органы материалы о выявленных фактах осуществления деятельности по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом без лицензии для принятия мер, предусмотренных законодательством.

1.5.5 Государственная пошлина за выдачу лицензий

Государственная пошлина за выдачу лицензий на осуществление городских, пригородных, междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и продление срока их действия взимается в размерах, установленных Кабинетом Министров.

Размер государственной пошлины установлен из расчета на пять лет,кратно размеру минимальной заработной платы, установленной на день платежа государственной пошлины (см. табл. 1.5.1.). При выдаче лицензии на срок менее пяти лет размер государственной пошлины уменьшается пропорционально уменьшению срока действия лицензии.

Таблица 1.5.1.

Виды деятельности	Размер пошлины (минимальных зарботных плат)
Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки пассажиров и грузов	250*
Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки пассажиров:	
• Автобусами	8**
• Микроавтобусами	30**
• Легковыми автомобилями	40**
Городские и пригородные перевозки пассажиров:	
• Автобусами	2**
• Микроавтобусами	10**
• Легковыми автомобилями	12**
Междугородные перевозки пассажиров:	
• Автобусами	3**
• Микроавтобусами	12**
• Легковыми автомобилями	15**

Международные перевозки пассажиров:	
• Автобусами	5**
• Микроавтобусами	15**
• Легковыми автомобилями	20**
Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки грузов	25***
Городские и пригородные перевозки грузов	6***
Междугородные перевозки грузов	9***
Международные перевозки грузов	12***

*) Государственная пошлина за единицу транспортного средства.

***) Размер государственной пошлины устанавливается на каждое посадочное место в автомобиле.

****) Размер государственной пошлины устанавливается на каждую единицу грузоподъемности.

При пополнении (увеличении) количества автотранспортных средств государственная пошлина дополнительно взимается за каждую лицензионную карточку.

При выдаче лицензий и продлении срока их действия по заявлению соискателя лицензии на срок менее пяти лет, размер государственной пошлины уменьшается пропорционально уменьшению срока действия лицензии.

Кроме того, с соискателя лицензии взимается сбор за рассмотрение заявления:

- С физических лиц – в трехкратном размере минимальной заработной платы;

- С юридических лиц, использующих до десяти автотранспортных средств, в четырехкратном размере минимальной заработной платы, использующих десять и более автотранспортных средств, в пятикратном размере минимальной заработной платы, установленной законодательством Республики Узбекистан.

1.6 Состояние и развитие пассажирских перевозок

Пассажирский транспорт как необходимая составная часть общечеловеческой цивилизации имеет огромное значение в экономическом и социальном развитии общества. Данный вид транспорта, в качестве важного элемента социального прогресса всегда имел определенную государственную поддержку, которая в значительной степени обусловлена специфическими особенностями и условиями хозяйствования в данном секторе.

Регулярное автобусное движение на территории Узбекистана было открыто в 1906 году по маршруту Скобелев-Горчаково (ныне Фергана-Маргелан). Заметим, что регулярное автобусное сообщение в Петербурге началось только в 1907 году, а в Москве впервые в 1914 году 115 автобусов вышли на маршруты для перевозки пассажиров.

В 1910 году 8 маломестных и один сорокаместный автобус «Бенц-Гагенау» частного владельца купца Шадиходжаева курсировали по нескольким маршрутам Ташкента и пригородов.

В 1924 году открылась линия автобусного сообщения Ташкент-посёлок Троицкое, на которой работали автобусы марок «Форд» и «Штейер». Что касается организованных массовых пассажирских перевозок, то они в республике начались позже, в 1926 году, с созданием акционерного общества «Узавтопромторг». Акционерное общество открыло свои отделения в пяти городах Узбекистана. В Ташкентском и Самаркандском отделениях насчитывалось по 21 автомобилю, в Термезском – 16, в Андижанском – 8 и в Бухарском – 7.

В пятидесятые годы из Ташкента автобусы курсировали почти по двум десяткам направлений. Открывались межобластные и межреспубликанские маршруты большой протяжённости: Ташкент – Самарканд, Ташкент – Ленинабад, Ташкент – Андижан.

Сеть маршрутов связала столицу Узбекистана со всеми районными центрами. Автобусы курсировали в Чимкент и Фрунзе (в настоящее время - Бишкек). С 1951 по 1958 год автобусный парк в республике увеличился в девять раз и насчитывал 1700 автобусов. В автопредприятиях получали автобусы ЗИЛ-127, ЗИЛ-158, ЛАЗ-695, ПА3-652 (для городских и загородных перевозок).

В 1959-1965 годы в парк начали поступать автобусы ЛАЗ-695Е, ЛАЗ 697, ЛАЗ-699, ПА3-652Б, ЛиАЗ-158, РАФ-977Д.

Пятидесятые годы характерны и тем, что налаживались пассажирские перевозки внутри районов, охватывая колхозы, совхозы, отдалённые населённые пункты. Особенно большое внимание уделялось развитию пассажирских перевозок города Ташкента. В 1966 году в Ташкенте насчитывалось 44 автобусных маршрута, на которых работало 700 автобусов.

В 1967 году в городе появился новый вид транспорта - маршрутное такси, на которых первоначально курсировали микроавтобусы ЕРАЗ, а затем микроавтобусы РАФ-977.

Для координации работы городского пассажирского автомобильного и электротранспорта при исполкоме Ташгорсовета создано специальное управление.

В 1969 году была издана первая схема маршрутов пассажирского транспорта Ташкента, начался учёт изменений маршрутной сети, вводилась разработка автобусных расписаний.

В 1970 году в городе функционировало 7 автобусных парков и 5 таксомоторных предприятий. Автобусы курсировали по 62 городским и 30 пригородным маршрутам.

В 1971 году начинают вводиться экспрессные маршруты на наиболее пассажиронапряжённых линиях.

Открывается новый таксомоторный парк 6. В большом количестве поступает подвижной состав моделей ЛиАЗ, ПА3, «Икарус», РАФ. Создается Центральная диспетчерская служба.

Заметные перемены в развитии автотранспорта произошли в 80-е годы. Парк подвижного состава обновился благодаря поступлению 1139 новых автобусов, 220 микроавтобусов, 4103 легковых такси. Впервые в Центральной Азии началась эксплуатация автомобилей на сжиженном природном газе.

По состоянию на 1988 год жителей и гостей Ташкента обслуживали 9 автобусных, 6 таксомоторных и один парк маршрутных такси.

К концу 1990 года в Ташкенте пассажиров перевозили 2550 автобусов, 3533 легковых автомобиля.

Пройдя в течение почти столетия такой динамичный путь развития, автомобильный пассажирский транспорт Узбекистана на современном этапе играет ведущую роль в перевозках пассажиров, оказывая высококачественные комфортабельные транспортные услуги и выполняя социальные задачи обеспечения возможности ежедневных поездок людей.

С целью повышения эффективности пассажирских перевозок в г. Ташкенте, население которого на 2005 г. составляет уже более 2,5 млн. жителей, Государством приобретено в Германии за счет бюджетных средств, в 1995-1998 г.г. 277 самых современных для тех лет городских автобусов Мерседес-Бенц О 405.

Данные автобусы оснащены двигателями, которые по своей экологической характеристике относятся к стандарту Евро-2 и характеризуются как особо зеленые и безопасные.

Данные автобусы прекрасно зарекомендовали себя как по комфорту для пассажиров, так и по надежности конструкции.

Коммерческие автомобильные перевозки пассажиров в настоящее время осуществляют порядка 35,2 тыс. автобусов и микроавтобусов и 43,5 тысяч легковых автомобилей.

Наибольший удельный вес в перевозках пассажиров и пассажирообороте в 2004 году приходился на автомобильный транспорт – 94,7 процента (3294,1 млн. человек) и – 81,1 процент (32,5 млрд. пассажиро-км). Данные о перевозках пассажиров и пассажирообороте автомобильного транспорта приведены в таблице 1.6.1.

В общем, объеме пассажирских автомобильных перевозок удельный вес автотранспорта частных перевозчиков составил 56,7 процентов, пассажирообороте - 70,6 процентов. Объем перевезенных пассажиров этой категорией перевозчиков увеличился на 24,9 процента и составил 1868,2 млн. человек, пассажирооборот возрос на 25,7 процента и составил 22965,9 млн. пассажиро-км.

Анализ структуры перевозок пассажиров и пассажирооборота по регионам Республики Узбекистан показывает на значительное превышение количества перевезенных пассажиров и пассажирооборота по таким регионам, как г. Ташкент и Ташкентский вилоят, что объясняется концентрацией здесь городского населения, вызывающей повышенную социально-экономическую потребность в поездках (Рис 1.6.1).

Пассажирооборот автомобильного транспорта субъектов малого предпринимательства увеличился в 2004 году на 26,2 процента и достиг 71,4 процента общего пассажирооборота автомобильного транспорта.

Доля продукции частного предпринимательства (собственность граждан) в общем объеме услуг малого бизнеса по перевозке пассажиров за 2004 год составила по перевозке пассажиров 1874 млн. пасс. (99,4% в объеме продукции малого предпринимательства).

Физические лица, имеющие автотранспортные средства, на 1 января 2005 года осуществляют перевозки пассажиров по 14232 лицензиям, что составляет 67,7 процентов лицензий физических лиц, полученных на перевозки автомобильным транспортом.

Больше всего физические лица осуществляют перевозки пассажиров на легковых автомобилях (58,3% лицензий от общего количества лицензий физических лиц на пассажирские перевозки, причём 72,3% из лицензий на перевозку пассажиров легковыми автомобилями приходится на автомобили Дамас).

Перевозка пассажиров и пассажирооборот автомобильного транспорта

Таблица 1.6.1

	Январь-декабрь 2004г.	Январь-декабрь 2003г.	Январь-декабрь 2004г. в % к январю-декабрю 2003г.
ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ - всего, тыс. чел	3294131,9	3118028,0	105,6
В том числе:			
общего пользования	3145493,7	2967954,0	106,0
из него			
индивидуальными владельцами	1868188,3	1495366,6	124,9
ведомственным	148638,2	150074,0	99,0
ПАССАЖИРООБОРОТ - всего, млн. пасс. -км	32534,4	29029,1	112,1
В том числе:			
Общего пользования	29671,6	26038,2	114,0
Из него			
Индивидуальных владельцев	22965,9	18263,7	125,7
ведомственного	2862,8	2990,9	95,7

Проводится активная работа по привлечению иностранных инвестиций в развитие автомобильного и речного транспорта республики.

Согласно условиям Заемного Соглашения от 5 июня 2000 года №4547-UZ между Правительством Республики Узбекистан и Международным

Банком Реконструкции и Развития по Проекту «Развитие городского пассажирского транспорта в Республике Узбекистан» осуществляются институциональные, правовые и финансовые реформы на городском пассажирском транспорте в пяти проектных городах (Алмалыке, Бухаре, Намангане, Нукусе и Самарканде).

В рамках Проекта международными консультантами Dornier Consulting проведено изучение действующей практики на городском пассажирском транспорте пяти проектных городов и предложены хорошие рекомендации по его формированию.

Прорабатывается вопрос получения займа Европейского банка реконструкции и развития в целях обновления парка автобусов и микроавтобусов в отдельных регионах республики.

В соответствии с постановлениями Кабинета Министров Республики Узбекистан "О вопросах организации и проведения открытых тендеров на городском пассажирском транспорте" от 17 августа 1998 года и "О вопросах организации и проведения открытых тендеров на пригородном, междугородном и международном пассажирском транспорте" от 29 июля 1999 года в Республике Узбекистан проводятся тендеры на размещение пассажирских маршрутов.

Динамика тендеров на пассажирских маршрутах свидетельствует о стабильно возрастающей роли частных перевозчиков на этом рынке. По состоянию на 1 марта 2005 года из действующих 2842 пассажирских маршрутов более 70% размещены на тендерной основе.

Тендеры на размещение городских, пригородных и междугородных внутриобластных автобусных маршрутов проводятся тендерными комиссиями при городских и областных хокимиятах. Тендеры на размещение междугородных и международных пассажирских маршрутов организуются и проводятся Межведомственной комиссией.

Одним из секторов пассажирских перевозок, которым жители городов пользуются практически каждый день, являются городские пассажирские перевозки. Одной из наиболее развитых является система организации пассажирских перевозок столицы Узбекистана. Для такого мегаполиса как город Ташкент чёткая работа городского транспорта имеет огромное значение.

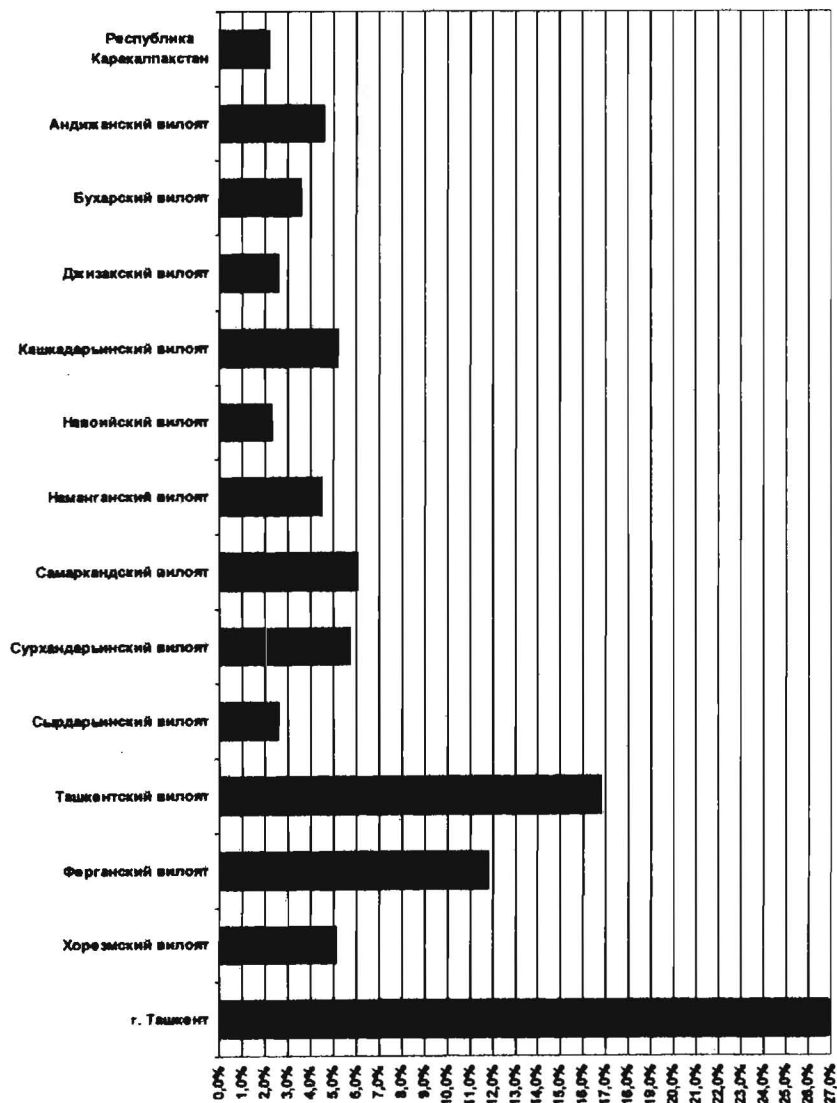
В целях совершенствования структуры управления городским пассажирским транспортом г. Ташкента, кардинального изменения работы по повышению качества услуг по перевозке населения на всех видах городского пассажирского транспорта, оптимизации его маршрутной сети, согласно постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан от 05.06.1992 года образовалась государственная ассоциация «Ташгорпасстранс». В ее состав вошли ПО «Ташгорпассавтотранс», трамвайно-троллейбусное производственное управление и управление метрополитена. В 2004 году в соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан № 277 от 11.06.04г. государственная ассоциация была преобразована в акционерную компанию. В течение 2004 года и в настоящий момент АК

«Ташгорпасстранс» и ее подведомственные предприятия проводили работу по выполнению

«Концепции развития городского пассажирского транспорта в Республике Узбекистан в 2000-2005 годах» и разработанных на ее основе Комплексных программ стабилизации работы городского пассажирского транспорта по улучшению обслуживания пассажиров в г. Ташкенте на 2004-2005 годы. Приоритетное значение придается дальнейшему совершенствованию структуры управления, отношений собственности, созданию конкурентной среды на рынке транспортных услуг, обновлению подвижного состава, обеспечению финансовой устойчивости предприятий городского пассажирского транспорта, повышению уровня развития инфраструктуры городского пассажирского транспорта, совершенствованию Парк подвижного состава АК «Ташгорпасстранс» состоит из 1557 ед. пассажирских автобусов, 165 ед. трамваев, 159 ед. троллейбусов, 212 вагонов нормативно-правовой базы, регулирующей взаимоотношения хозяйствующих субъектов в сфере городского пассажирского транспорта, обеспечивающей его устойчивое функционирование и развитие.

На сегодняшний день в состав АК «Ташгорпасстранс» входят 10 автобусных парков, 5 таксомоторных парков, 1 парк маршрутных такси, 1 трамвайное депо, 1 троллейбусное депо, 1 трамвайно-троллейбусное депо, предприятия инфраструктуры. Всего в состав компании входят 42 предприятия. В целом, на предприятиях компании работает 15095 человек, в том числе 2957 водителей автобусов, 292 водителя трамваев, 191 водитель троллейбусов, 607 водителей легковых такси, 174 машиниста метрополитена, 1610 кондукторов, 2580 ремонтных рабочих метро. Структура парка представлена на рис.1.6.2 Средний возраст автобусов составляет 7,9 лет, трамваев-3, 8лет, троллейбусов-6,9 лет.

АК «Ташгорпасстранс» обслуживаются 129 городских маршрутов, 6 пригородных маршрутов, 35 линий маршрутных такси, 11 трамвайных и 10 троллейбусных маршрутов. Работают 3 линии метрополитена. Общая протяженность маршрутной сети г. Ташкента составляет 3188,8 км, в том числе протяженность городских автобусных маршрутов – 2868,1 км, трамвайных линий – 145,7 км. троллейбусных линий – 139,8 км, метрополитена – 36,1 км. Ежедневно в часы пик на маршруты города выпускаются 1254 автобусов и микроавтобусов, 124 трамваев, 98 троллейбусов. На метрополитене работает 39 составов поездов, каждый из которых состоит из 4-х вагонов. Данным подвижным составом за один рабочий день предусмотрено выполнять 16439 рейсов по автобусным маршрутам, 1686 рейсов по трамваям, 1268 рейсов по троллейбусам, 942 рейса по метрополитену. Кроме того, в течение суток в городе работает около 264 государственных легковых таксомоторов остальные таксомоторные перевозки осуществляют частные лица.



**Рис1.6.1.(а) Структура объемов перевозок пассажиров
автомобильным транспортом по регионам Республики
Узбекистан в 2004 году**

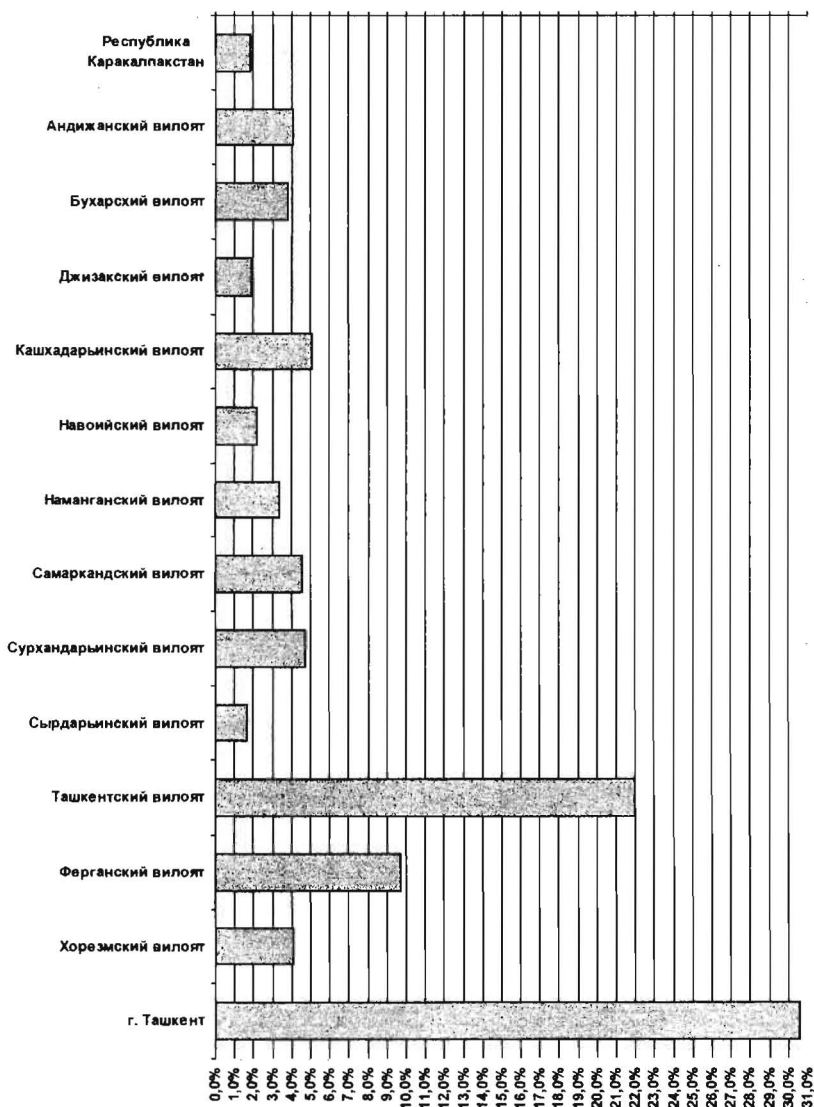


Рис1.6.1(б) Структура пассажирооборота автомобильного транспорта по регионам республики Узбекистан в 2004 году

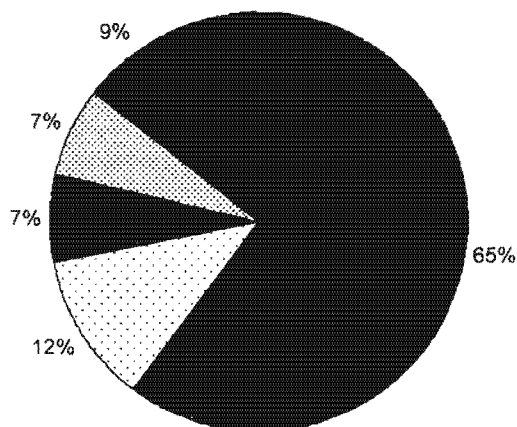


Рис. 1.6.2. Структура парка ГА "Ташгорпасстрас" в 2004 году

■ автобусы □ легковые такси ■ трамваи
 ▨ троллейбусы ▤ вагоны метро

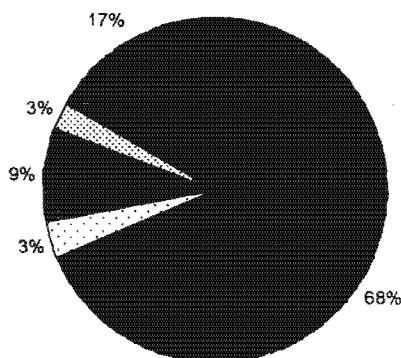


Рис. 1.6.3 (а) Объёмы перевозок пассажиров в разрезе видов городского пассажирского транспорта города Ташкента в 2004 году

■ городские автобусы □ маршрутные такси
 ■ трамваи ▨ троллейбусы
 ■ метрополитен

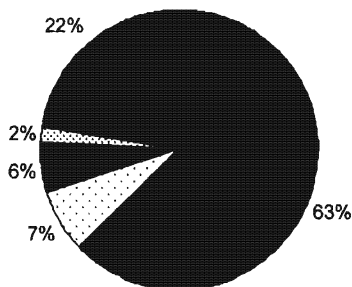


Рис. 1.6.3 (б) Соотношение пассажирооборота в разрезе видов городского пассажирского транспорта города Ташкента в 2004 году

- | | |
|----------------------|--------------------|
| ■ городские автобусы | □ маршрутные такси |
| ■ трамваи | ▨ троллейбусы |
| ■ метрополитен | |

Общий объем перевозок компанией составил в 2004 году 598555,1 тысяч пассажиров (из них автомобильным транспортом 436943,9 тысяч пассажиров), пассажирооборот составил 3303,9 млн. пассажирокилометров (из них пассажирооборот автомобильного транспорта 2368,3 пассажирокилометров).

Объем перевозок пассажиров и пассажирооборота АК «Ташгорпастранс» по видам городского пассажирского транспорта представлена на рис 1.6.3.

Одним из основных направлений работы компании по обеспечению бесперебойной перевозки населения г. Ташкента и гостей столицы по маршрутам городского общественного транспорта, является обновление подвижного состава и производство его качественного ремонта и сервисного обслуживания. Со дня своего основания ассоциация, а в настоящее время акционерная компания успешно сотрудничает со многими зарубежными производителями транспортных средств. В их числе такие известные компании, как производитель автобусов и легковых автомобилей – фирма «Мерседес-Бенц», корейская компания по производству автобусов ДЭУ, чешские компании «Шкода-Остров» и «ЧКД Добравна техник», троллейбусы и трамваи, которые известны во всех странах мира, а также с чешской «Каросой», производящей автобусы различных модификаций.

Поддерживаются тесные контакты с Мытищинским вагоностроительным заводом, поставляющим вагоны метрополитена, Львовским автобусным заводом.

На основании постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан №331 от 24.09.09 года «Об обеспечении г. Ташкента

пассажирскими автобусами» и в соответствии с Генеральным контрактом, заключенным с компанией «Эво Бус ГмбХ Мерседес-Бенц Автобусы» по состоянию на 1 апреля 2004 года получено 306 автобусов марки «Мерседес-Бенц Конекто 0345» различной модификации. Не смотря на реализацию данного проекта, вопрос дополнительного обновления и пополнения автобусного парка акционерной компании остаётся актуальным. Из общего количества автобусов, составляющего 1324 единицы, 752 автобуса (или 57%) достигли срока амортизации. В связи с этим разработан проект постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан на приобретение 300 единиц автобусов марки «Мерседес-Бенц». С целью реализации инвестиционного проекта, иностранный партнёр произвёл поставку усовершенствованной модели автобуса «Мерседес-Бенц 0345 Конекто» для опытной эксплуатации с более удобной компоновкой пассажирского салона, экологически чистым современным двигателем ЕВРО 3.

Выбор транспортных средств для эксплуатации в условиях жаркого климата г. Ташкента основывается на изучении транспортных средств в ходе опытной эксплуатации, дальнейшего тестирования, с выдачей рекомендаций по его адаптации возможным внесением изменений, дополнений в конструкции автобуса.

Так, с сентября 2003 г. в г.Ташкенте проходит испытание пассажирский низкопольный автобус «Мерседес-Бенц Ситаро 0530», а с мая 2004г. «Мерседес-Бенц Конекто С» немецкого производства с экологически чистым двигателем Евро-3. По итогам испытаний в Кабинет Министров РУз внесено предложение о приобретении 300 автобусов «Мерседес-Бенц Конекто С» в 2006г.

С поставкой новых автобусов марки «Мерседес-Бенц 0345 Конекто», парк автобусов Мерседес увеличился до 580 единиц, что существенно повлияло на решение проблем перевозки пассажиров. Ташкентцы уже отвыкли видеть на улицах города густые клубы дыма, которые оставляли за собой старые модели автобусов. Это приводило к загрязнению окружающей среды и появлению смог, что негативно сказывалось на здоровье людей. Автобусы Мерседес-Бенц по этому показателю показали себя с самой лучшей стороны, так как оборудованы экологически чистыми двигателями, отвечающими стандартам Евро. Учитывая то, что с каждым годом требования к охране окружающей среды становятся все более жесткими, руководство компании впредь и дальше будет работать над решением вопросов внедрения экологически чистого транспорта и сокращения расходов на содержание старого парка нерентабельных транспортных средств.

В связи с намерениями обновить и пополнить автобусный парк столицы Узбекистана транспортными средствами, использующими в качестве топлива сжатый природный газ, внесено 18 предложений по улучшению конструкции эксплуатируемой модели автобуса ЛАЗ-695НГ (Украина) и разрабатывается инвестиционный проект по приобретению в 2005-2006 гг. 500 ед. таких автобусов.

Важную роль в увеличении сроков эксплуатации подвижного состава компании играет своевременное сервисное обслуживание и качество текущего ремонта. Для поддержания работоспособности автобусов с 11.01.1996 года и по сегодняшний день на базе трех автобусных предприятий № 2,7,8 успешно работает Центр по сервисному обслуживанию автобусов марки «Мерседес-Бенц» различных модификаций.

Центр сервисного обслуживания автобусов «Мерседес-Бенц» организован на базе автобусного парка № 8 (АО «8-сонли автосарой») и успешно функционирует с января 1996 года. Впоследствии, в целях сокращения пробегов открыты филиалы еще в двух автобусных парках столицы Узбекистана - АО «2-автобус саройи», «7-Автокорхона». Кроме этого, в каждом автобусном парке организован участок мини-сервиса автобусов «Мерседес-Бенц» для устранения мелких неисправностей. Ежедневно сервисное обслуживание проходит не менее 10 автобусов. Обслуживание автобусов «Мерседес-Бенц» проводится согласно утвержденного фирмой «Даймлер-Крайслер» (Германия) перечня работ, которые выполняются строго в полном объеме.

В Центре сервисного обслуживания «Мерседес-Бенц» работают моторный, аргонный, медницкий участки, участок по диагностике и ремонту топливной аппаратуры, электрооборудования. Имеются новейшие стенды по диагностике двигателей, коробки передач, электрооборудования - «Star-diagnosis», проверки топливной аппаратуры, участок по ремонту и обслуживанию автоматической КП - ZF-ECOMAT. Современным оборудованием и технологиями оснащен кузовной участок. 50% ремонтных рабочих, занимающихся сервисным обслуживанием автобусов «Мерседес-Бенц», прошли обучение на заводах Германии и Турции.

В целях оперативного устранения неисправностей автобусов «Мерседес-Бенц», немецкая сторона безвозмездно поставила 2 грузовых автомобиля «Мерседес-Бенц» - тех.помощь, оснащенных новейшим оборудованием и технологиями для производства ремонта на линии.

Фирма ЭвоБус осуществляет координацию и техническую поддержку эксплуатации автобусов. Создание Центра сыграло свою положительную роль в поддержании технического состояния автобусов на должном уровне. На 1.09.2005 г. 40 автобусов прошли свыше 1 млн. км, 95 автобусов свыше 900 тыс. км., 92 автобуса свыше 800 тыс. км. При этом «миллионники» еще не подвергались капитальному ремонту двигателя, и других агрегатов. Все это - результат регулярного технического обслуживания, с применением оригинальных масел и запасных частей, с допусками фирмы Мерседес-Бенц.

Необходимо заметить, что природно-климатические условия Республики значительно отличаются от условий Европы высокой пыленностью воздуха, приводящей к повышенным износам трущихся пар деталей двигателя и других агрегатов, большей температурой окружающей среды. Кроме того, в отличие от эксплуатации в европейских городах, данные автобусы в г. Ташкенте часто эксплуатируются при максимальной

нагрузке. Количество пассажиров, перевозимых в течение дня на данных автобусах, в разы превышает европейские показатели.

Благодаря своевременному уходу и планово-предупредительным работам, удалось добиться высокой износоустойчивости узлов. К примеру, тормозные накладки колес приходилось менять раз в 300-350 тыс. км. Имеются случаи, когда автобусы не меняли накладки даже при 800 тыс. км пробега.

На трамвайных линиях общей протяженностью 265 км, эксплуатируются в настоящее время 165 трамвайных вагонов. В настоящее время рассматривается проект приобретения 60 трамвайных вагонов. С этой целью ОАО «Уралтрансмаш» в октябре 2004 года поставлены на тестовые испытания 2 трамвайных вагона «Спектр» модели 71-402, 71-403, которые проходят испытания на пассажирских маршрутах города, пользуются успехом у жителей и гостей столицы за их надежность и комфортабельность.

Создание в 1998 году специализированного техноцентра «Таштатрасервис» позволило поддерживать техническое состояние чешских трамвайных вагонов «Татра», в количестве 90 единиц, на должном уровне. Эти вагоны работают с коэффициентом технической готовности 0,936 и коэффициентом использования парка 0,927, осуществляют перевозку 80% объема пассажиров, перевозимых трамвайным комплексом.

В целях сокращения ввоза запасных частей, узлов и агрегатов, промышленными предприятиями АК «Ташгорпастранс» расширяется и обновляется выпуск номенклатуры запасных частей, узлов и агрегатов в соответствии с потребностями ремонтных служб автопредприятий, трамвайных и троллейбусных депо и метрополитена.

На предприятиях компании в 2004 году объем промышленной продукции составил 709,8 млн. сум, выпущено товаров народного потребления на 9,3 млн. сум. Выпущено импортозамещающей продукции 44245 штук на сумму 169,9 млн. сум, сэкономлено 169,8 тыс. долларов США. За 2 месяца 2005 года объем промышленной продукции составил 120,6 млн. сум, выпущено товаров народного потребления на 1,6 млн. сум. Выпущено импортозамещающей продукции 11446 штук на сумму 29,9 млн. сум, сэкономлено 29,7 тыс. долларов США.

Проводится работа на автобусном ремонтном заводе ООО «АРЗ-2», и трамвайно-троллейбусном ремонтном заводе «Ремэзтранс» по ремонту подвижного состава, увеличению выпуска товарной продукции, запасных частей и резинотехнических изделий. На сегодняшний день промышленными, малыми, дочерними предприятиями и метрополитеном освоен выпуск более 700 наименований запасных частей. Продолжается работа по увеличению номенклатуры запасных частей.

Осваивается изготовление новых наименований запасных частей. Большая работа проводится по выпуску и ремонту арматуры контактной сети, литейного производства. Заводами освоено изготовление комплектующих для автобусов ДЭУ и запасных частей для автобусов «Мерседес-Бенц».

Для поддержания подвижного состава на должном техническом уровне, ежегодно на предприятиях компании разрабатываются планы мероприятий по внедрению новой техники и передовой технологии, которые дают возможность изготавливать и внедрять в производство передовые разработки. Развивается рационализаторская работа на предприятиях. За 12 месяцев 2004 года в АК «Ташгорпасстрас» подано и внедрено в производство 277 рационализаторских предложения, направленных на улучшение технологии и условий труда работников, с экономическим эффектом 69,5 млн. сум. Количество авторов, подавших предложения достигло 347 человек.

Компания оказывает услуги по перевозке пассажиров льготных категорий. Согласно Закона Республики Узбекистан от 30.08. 1996 года № 278-1 «Об упорядочении бесплатного пользования городским пассажирским транспортом» сохранено право бесплатного пользования городским пассажирским транспортом участникам и инвалидам войны 1941- 1945 годов, лицам сопровождающим в поездках инвалидов войны I группы, лицам награжденным орденами и медалями за самоотверженный труд и безупречную воинскую службу в тылу в годы войны, гражданам из числа бывших военнослужащих- интернационалистов, военно-служащим действительной срочной военной службы, лицам, заболевшим и перенесшим лучевую болезнь, вызванную последствиями аварии на Чернобыльской АЭС, инвалидам-слепы́м и лицу, сопровождающему в поездках инвалида слепого. По состоянию на 1.01.05 г. зарегистрировано 37037 лиц, которым дано право бесплатного проезда на всех видах городского пассажирского транспорта.

Компанией реализуются льготные проездные карточки. В 2004 год было реализовано 2,4 млн. штук проездных карточек, из них льготные проездные карточки (пенсионные, студенческие, ученические) составляют 80% или 1,9 млн. штук.

Предприятия городского пассажирского транспорта осуществляют перевозку пассажиров по предельным тарифам.

Проводится разработка и согласование Программы по поэтапному повышению рентабельности пассажирских перевозок г. Ташкента. В данную программу включен комплекс мер, исполнение которых предусматривает переход предприятий городского пассажирского транспорта с 2009 года на бездотационный метод работы, в том числе автобусных перевозок с 2008 года. В связи с этим вся работа компании, начиная с 2005 года, будет направлена на повышение доходности от перевозок пассажиров с минимальными затратами, обеспечивающими качественное и безопасное обслуживание пассажиров.

Большое внимание уделяется природоохранным мероприятиям. В мероприятия АК «Ташгорпасстрас» по реализации Программы действий по охране окружающей среды Республики Узбекистан на 2006-2010г.г включены: подключение сбросов к сети городской канализации и реконструкция АЗС некоторых автопарков, увеличение парка электротранспорта (приобретение трамваев), списание старого автотранспорта (314 автобусов), обновление парка городского пассажирского автотранспорта за счёт автобусов «Мерседес – Бенц» с экологически чистым

двигателем ЕВРО – 3 и ЛАЗ, использующих в качестве топлива сжатый природный газ.

Большую роль в развитии международных связей играют международные пассажирские перевозки, обеспечивающие свободное перемещение граждан различных стран. Эти перевозки имеют не только экономическое значение. Здесь ещё и развитие культурных связей, расширение возможностей личностного развития.

Международные автомобильные пассажирские перевозки между Республикой Узбекистан и другими странами осуществляется на основе нормативно - правовых документов. Источниками правового регулирования международных автобусных перевозок пассажиров являются двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении, многосторонние международные соглашения.

В настоящее время между Республикой Узбекистан действуют двусторонние Соглашения о международном автомобильном сообщении с Турцией, Чехией, Азербайджаном, Белоруссией, Грузией, Ираном, Казахстаном, Киргизией, Латвией, Литвой, Молдовой, Туркменистаном, Украиной, Словакией.

Соглашения с указанными странами определяют принципиальные положения, касающиеся организации транспортного процесса, как перевозки грузов, так и перевозки пассажиров в международном пассажирском сообщении. Базой для этих соглашений являются нормативные документы (конвенции, соглашения, рекомендации и т.п.), разработанные в рамках КВТ ЕЭК ООН и др.

Двусторонние соглашения заключаются на неопределенный срок, но каждая страна имеет право денонсировать его в любое время, предварительно уведомив другую сторону об этом в установленный соглашением срок.

К двусторонним межправительственным соглашениям прилагаются протоколы, в которых уточняются некоторые положения, например, компетентные органы в области данного соглашения.

В соответствии с двусторонними соглашениями в области автомобильного транспорта предусмотрена разрешительная система для регулярных и нерегулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении по территории договаривающихся сторон.

В Соглашениях подписанных с 15 странами оговорены условия на открытие маршрутов регулярных пассажирских перевозок. Регулярные перевозки пассажиров автобусами организуются по согласованию между компетентными органами договаривающихся сторон на основе выдаваемых ими разрешений на проезд по тому участку пути, который проходит по их территории. Для проезда автобусов регулярной линии, по территории транзитной страны, требуется разрешение компетентного органа этой транзитной страны.

Для выполнения нерегулярных перевозок пассажиров автобусами для узбекских перевозчиков предусмотрена разрешительная система.

С Казахстаном в Соглашении не предусмотрены регулярные пассажирские перевозки, разрешается только транзит в страны СНГ без разрешений, за пределы СНГ по разрешениям.

Для узбекских автоперевозчиков при международных перевозках пассажиров разрешение не требуется:

- на выполнение нерегулярных перевозок пассажиров «при закрытых дверях»;
- при замене неисправного автобуса другим автобусом;
- при двустороннем и транзитном сообщении со странами – Азербайджан, Белоруссия, Кыргызстан, Грузия, Латвия, Литва, Молдова, Россия, Турция, Туркмения, Украина, Чехия.
- при непредвиденных перевозок «при закрытых дверях» со Словакией.

1.7 Анализ и перспективы грузовых автомобильных перевозок

В Республике Туркестан первым официальным законодательным актом, касавшимся автомобильного транспорта, стал декрет «О реорганизации и централизации автомобильного хозяйства республики», принятый 31 марта 1918 года.

Год спустя ТуркЦИК принимает постановление, согласно которому создается транспортно-материальный отдел «Турктрамот». Однако датой рождения организационной структуры автотранспорта Узбекистана можно считать 1921 год, когда приказом Совета Труда и Оборона (СТО) при Центральном Совете Народного хозяйства (ЦСНХ) Туркестанской автономной республики создавалась Центральная автосекция для руководства автомобильным транспортом. Хозяйство унаследовано небольшое, 40 легковых и 15 грузовых автомобилей иностранных марок, а также Ташкентские мастерские с имевшимся в них оборудованием. В 1922 году парк пополнился за счет приобретенных за рубежом 59 легковых и 21 грузового автомобиля. Два года спустя парк насчитывал 320 автомобилей, из них 223 грузовых. Эффективность использования подвижного состава по нынешним меркам была чрезвычайно низкой. КИП не превышал 0,47, среднесуточный пробег автомобиля составлял 80 км, техническая скорость едва достигала 8-9 км/час.

С ростом парка автотранспорта, оснащением материально-технической базы и увеличением объемов перевозок пассажиров и грузов все острее давала о себе знать необходимость более гибкого и квалификационного руководства быстроразвивающейся отраслью. В 1939 году создается Народный Комиссариат автомобильного транспорта и шоссейных дорог Узбекистана.

В 1924 году 223 грузовыми автомобилями было перевезено 145 тысяч тонн грузов. В 1928 году автотранспортом республики было перевезено 291 тыс. тон грузов. К 1932 году автопарк республики насчитывал более тысячи грузовых автомобилей, а объем перевозок составил 1,7 млн. тон грузов. По масштабам того времени это были значительные достижения.

На протяжении всей истории развития автотранспорта Узбекистана автомобилисты обеспечивали потребности экономики и населения в автоперевозках грузов, используя потенциальные возможности и реальные преимущества автотранспорта. Автоперевозчики Узбекистана традиционно известны качеством предоставляемых услуг далеко за пределами республики.

Для коммерческих перевозок грузов в Республике на 1.09.2005 г. используется более 164 тысячи единиц грузовых автомобилей.

В настоящее время автомобильный транспорт выполняет более 84% перевозок грузов по грузообороту и объемам перевозок. В 2004 году автомобильным транспортом перевезено 601,8 млн. т. грузов, что на 0,9 процента выше, чем в 2003г. Грузооборот увеличился на 14,3 процента за счёт увеличения средней дальности с 16,2 до 18,3 км и составил 11040,9 млн. т-км.

Перевозка грузов и грузооборот автомобильного транспорта в 2004 году характеризуется данными, приведёнными в таблице 1.7.1.

Таблица 1.7.1

	Январь-декабрь 2004г.	Январь-декабрь 2003г.	Январь-декабрь 2004г. в % к январю-декабрю 2003г.
Перевозка грузов- всего, тыс.т	601799,3	596224,1	100,9
В том числе:			
Общего пользования	172126,0	167831,9	102,6
Из него			
Индивидуальными владельцами	101266,7	75947,3	133,3
Ведомственным	429673,3	428392,2	100,3
грузооборот-всего, млн.тонн-км	11041,0	9656,8	114,3
в том числе:			
Общего пользования	6386,4	5039,1	126,7
Из него			
Индивидуальными владельцами	5805,4	4308,2	134,8
Ведомственным транспортом	4654,6	4617,7	100,8

Количественный анализ результатов перевозок грузов по регионам республики Узбекистан показал сравнительно равномерную результативность при некотором опережении по Ташкентской области и г. Ташкенту (рис. 1.7.1 и 1.7.2)

Увеличивается доля негосударственного сектора и в автомобильном транспорте. Доля частных автомобильных грузоперевозчиков в общем объёме грузооборота составила 52,6 процентов против 44,6 процента в 2003 году. Грузооборот автомобильного транспорта частных перевозчиков превысил уровень 2003 года на 34,8 процента и составил 5805,4 млн. т-км.

Грузооборот автомобильного транспорта субъектов малого предпринимательства возрос в 2004 году на 33,6 процентов и составил 53,5 процента общего объёма грузооборота автомобильного транспорта республики.

Доля продукции частного предпринимательства (собственность граждан) в общем объеме услуг малого бизнеса по перевозке грузов за 2004 год составила по перевозке грузов 106,2 млн.т. (91,3% в объеме продукции малого предпринимательства). Физические лица, имеющие автотранспортные средства, обладают на 1 января 2005 года 6794 лицензиями на перевозку грузов.

Анализ темпов роста тарифов на грузовые перевозки показывает, что тарифы грузового автомобильного транспорта в 2004 году растут быстрее, чем железнодорожного и авиационного. Рост индексов тарифов в целом по грузовым перевозкам опережает индекс потребительских цен и индекс цен производителей промышленной продукции (табл. 1.7.2 и 1.7.3).

Таблица 1.7.2

Индексы тарифов на грузовые перевозки отдельными видами транспорта за 2002 – 2004 г.г.

(в процентах к декабрю предыдущего года)

	2002	2003	2004
Транспорт грузовой – всего	186,2	130,1	158,9
в том числе:			
железнодорожный	143,1	112,1	117,4
автомобильный	132,1	113,0	120,7
авиационный	134,8	65,0	107,9
трубопроводный	273,3	150,1	188,1

Таблица 1.7.3

Изменение индексов цен и тарифов за 2002 – 2004 г.г. (прирост цен в %)

	Среднемесячный уровень			Декабрь к декабрю предыдущего года		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Индекс потребительских цен	1,6	0,3	0,3	21,6	3,8	3,7
Индекс цен производителей промышленной продукции	2,6	2,0	2,0	36,7	27,1	26,5
Индекс тарифов на грузовые перевозки	5,3	2,2	3,9	86,2	30,1	58,9

Перевозки грузов за пределы Узбекистана активно развивались и являлись традиционными для узбекских автоперевозчиков на протяжении многих десятилетий. Значительно интенсифицировался рост международных автоперевозок с развитием новых экономических отношений, с возможностью проявления частной предпринимательской инициативы.

Субъекты предпринимательской деятельности, специализирующиеся в международных перевозках, размещены по территории республики неравномерно. Анализ размещения компаний и индивидуальных предпринимателей, имеющих лицензию на международные перевозки грузов (рис 1.7.3), показывает, что наибольшее их количество размещено в

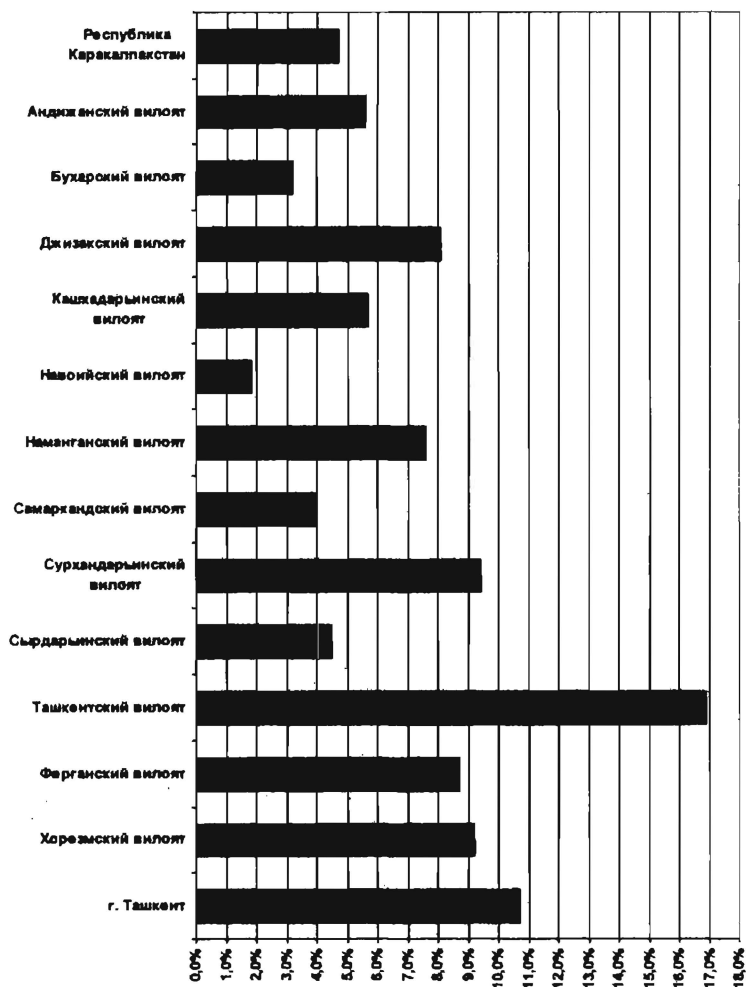
Ферганской долине (39% по Наманганскому, Ферганскому и Андижанскому вилоятам), а также в г. Ташкенте и Ташкентском вилояте 33%.

Но оценка транспортной мощности показывает, что наибольшим количеством подвижного состава обладают компании и индивидуальные предприниматели города Ташкента и Ташкентского вилоята, имеющие в своём составе 68,5% подвижного состава от общего количества подвижного состава, имеющего лицензионные карточки на международные перевозки грузов автомобильным транспортом. Предприниматели трёх вилоятов Ферганской долины имеют 15,9% такого подвижного состава. Исходя из дислокации вышеупомянутого подвижного состава по территории республики после города Ташкентского и Ташкентского вилоята следуют Самаркандский (6,7%) и Сурхандарьинский (6,4%) вилояты.

Развитие малого бизнеса является одним из приоритетов реализации экономических реформ в Узбекистане. Велик удельный вес индивидуальных предпринимателей в структуре субъектов предпринимательской деятельности, занимающихся международными перевозками. На рис. 1.7.4 видно, что наибольшее количество индивидуальных предпринимателей, специализирующихся в международных перевозках грузов, сосредоточено в Ферганской долине (Наманганский вилоят 25,8%, Ферганский вилоят 14,2%, Андижанский вилоят 11,6% от общего количества). В Ташкенте и Ташкентском вилояте находится 21,3 % индивидуальных предпринимателей – международных автоперевозчиков.

Соотношение подвижного состава физических и юридических лиц, специализирующегося на международных перевозках, приведено на рис. 1.7.5 Наибольший удельный вес транспортных средств индивидуальных предпринимателей в Сырдарьинском, Наманганском, Андижанском, Ферганском вилоятах. В Ташкенте и Ташкентском вилояте традиционно сложилась концентрация крупных предприятий, поэтому здесь относительно небольшой процент транспортных средств индивидуальных предпринимателей.

Международные автоперевозчики Узбекистана активно применяют современные перевозочные технологии. Активно реализуется Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжек МДП (процедура МДП).



**Рис 1.7.1 Объемы перевозок грузов в 2004 году
автомобильным транспортом общего пользования в
разрезе регионов Республики Узбекистан**

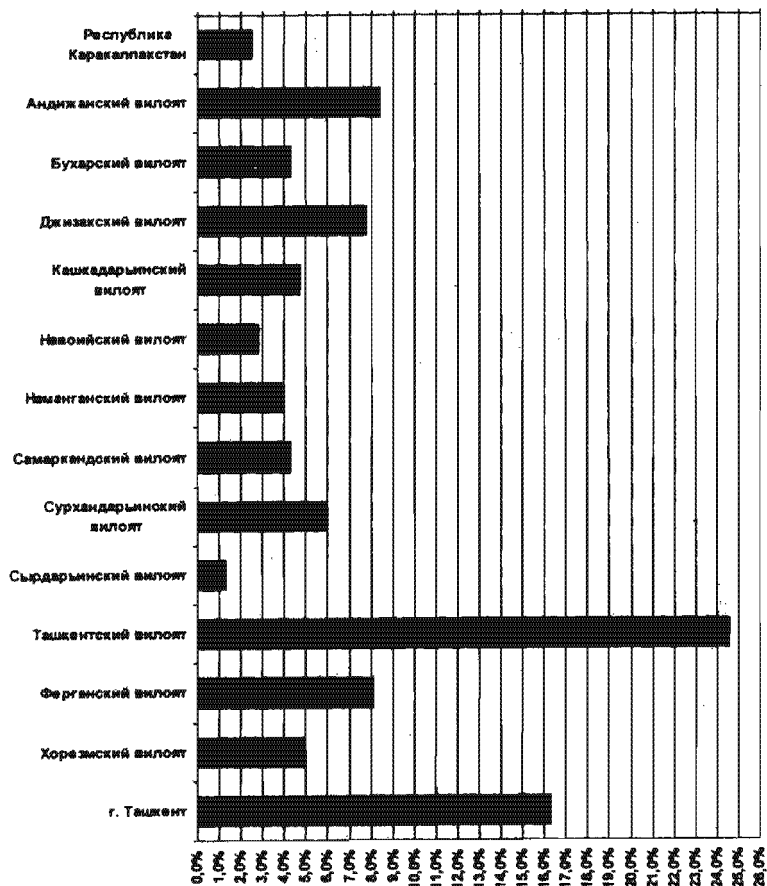


Рис1.7.2 Соотношение грузооборота автомобильного транспорта общего пользования по регионам Республики Узбекистан в 2004 году

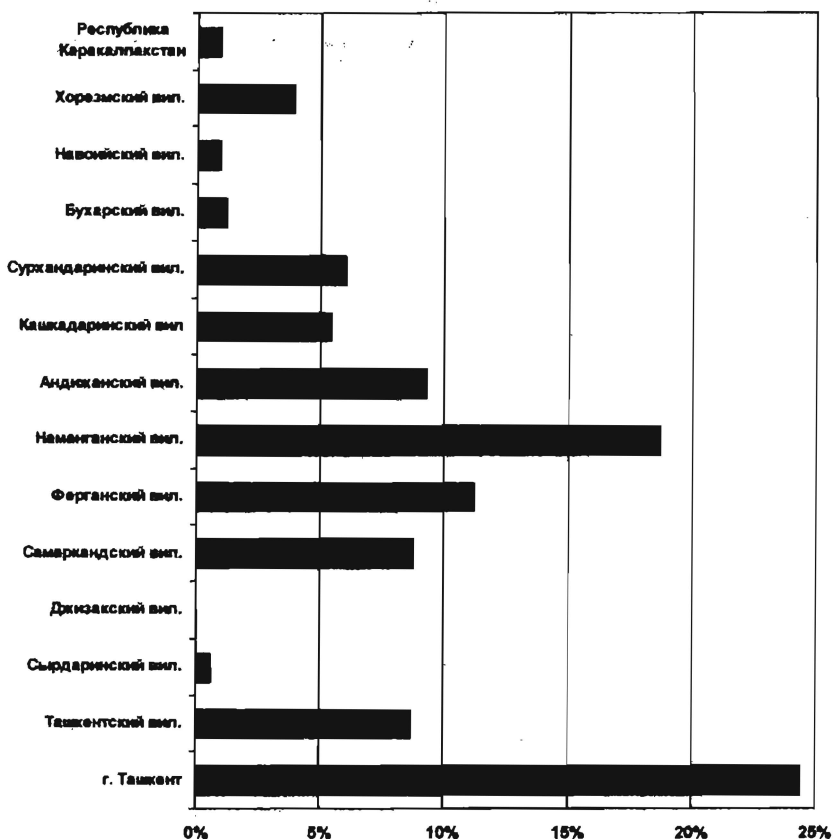


Рис. 1.7.3 Дислокация автомобильных перевозчиков по регионам Республики Узбекистан, имеющих лицензию на международные перевозки грузов автомобильным транспортом, на 1 ноября 2004 года, (в % к общему количеству)

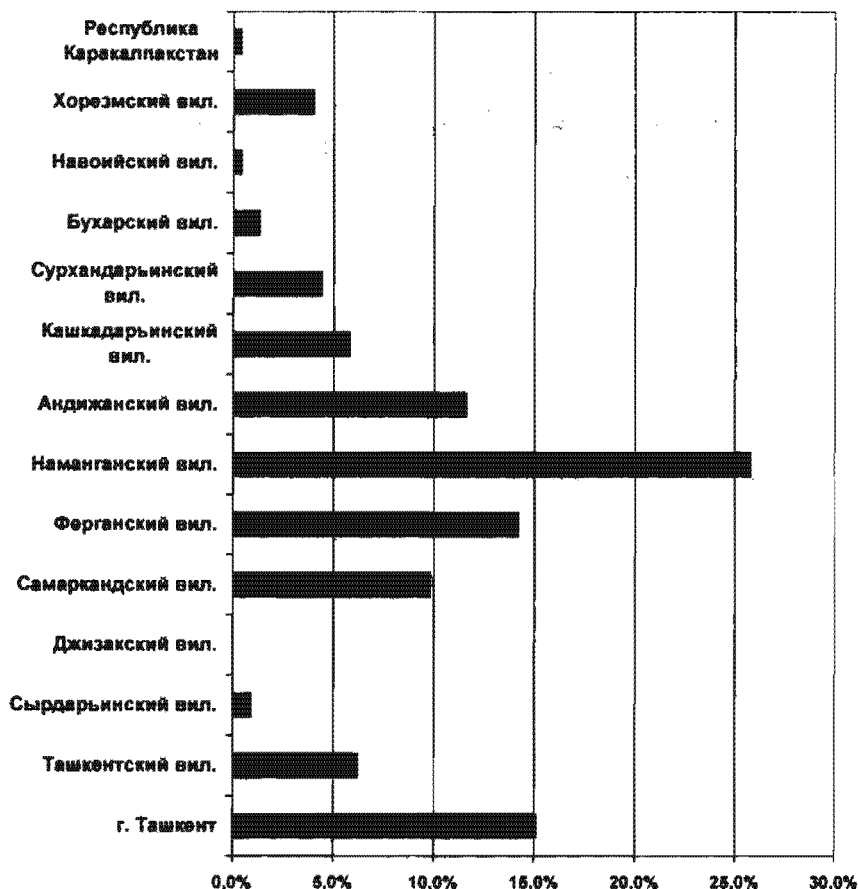


Рис 1.7.4 Дислокация по регионам Республики Узбекистан индивидуальных предпринимателей, имеющих лицензию на международные перевозки грузов автомобильным транспортом на 1 ноября 2004 года (в% к общему количеству)

Использование перевозчиками карнетов TIR облегчает возможность осуществления контроля за соблюдением ими международных и национальных правил в области международных перевозок. Применение процедуры МДП обязует международных автомобильных перевозчиков строго выполнять требования таможенных органов стран, по которым пролегает маршрут перевозки, гарантирует возмещение возможного ущерба от перевозки государству.

Перевозка под таможенными пломбами страны отправления до страны назначения снижает риск перевозки запрещенного к перевозке груза (контрабанды, оружия, наркотиков и т. д.).

Анализ направлений международных автоперевозок с применением книжек МДП (рис 1.7.7) показывает, что в 2004 году узбекские перевозчики активно работают в турецком направлении (почти половина перевозок с применением книжек МДП). Активно совершаются поездки в Российскую Федерацию (14% поездок с применением книжек МДП). Относительно перевозок в Россию следует отметить наличие большого количества поездок узбекских перевозчиков без применения книжек МДП. По 11 процентов от общего количества перевозок с применением книжек МДП совершается в Германию и Польшу. Заключение в июле 2003 года Соглашения с Польской Республикой позволило значительно сократить расстояние и транспортные издержки при поездках в европейском направлении. Существенную долю в общем количестве перевозок с применением книжек МДП занимают перевозки в/из третьих стран – 14%.

В структуре перевозок «в/из третьих стран», совершённых в 2004 году с применением книжек МДП больше половины (57%) приходится на маршруты между Россией и Таджикистаном. Далее следуют направления Турция-Киргизия (20%), Турция – Таджикистан(11%), и Таджикистан-Россия (Рис 1.7.8).

Анализ динамики изменения перевозок с применением процедуры МДП за последние три года (Рис 1.7.9) показывает стабильное положение с перевозками в Турецком направлении (колебания порядка 10% от среднего значения по 3 годам), снижение перевозок в Российскую Федерацию и увеличение перевозок в Германию и Польшу.

Наличие проблемы несанкционированных сборов при транзите через Республику Казахстан, которые ещё раз подтверждены проводившимися весной 2005 года исследованиями Представительства IRU в странах СНГ, снижают экономическую эффективность применения процедуры МДП при перевозках с пересечением небольшого количества границы.

В целом прослеживается устойчивая тенденция расширения использования процедуры МДП узбекскими автоперевозчиками при международных автоперевозках. В настоящее время процедуру МДП используют 26 узбекских транспортных компаний различных форм собственности, имеющих в своём распоряжении более 600 грузовиков, используемых для международных автомобильных перевозок. Они объединены в Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ).

Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана является общественной некоммерческой организацией, содействующей развитию перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении и установлению взаимовыгодного сотрудничества своих членов с иностранными государствами, их юридическими и физическими лицами в области автомобильного транспорта. AIRCUZ является действительным

членом международного Союза Автомобильного Транспорта (MCAT-IRU, Женева).

AIRCUZ является гарантийным объединением в Республике Узбекистан по Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

Сравнительный анализ динамики выдачи книжек МДП Международным союзом автомобильного транспорта (2004 год по отношению к 2003 году) национальным ассоциациям показывает, что только пять стран, включая Узбекистан, имеют темпы роста, превышающие 100 процента: Португалия, Узбекистан, Сербия и Черногория, Монголия, Азербайджан.

Таким образом, несмотря на относительно небольшую величину использованных автоперевозчиками Республики Узбекистан книжек МДП в 2004 году, темпы роста использования значительно превышают темпы роста других стран. Динамика получения книжек МДП Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Узбекистана представлена на рис. 1.7.10.

AIRCUZ совместно с ГТК РУз и MCAT полностью внедрил в работу систему SAFE-TIR, основанную на взаимном обмене информацией об оформлении книжек МДП через компьютерную сеть. Использование системы позволит уже на ранних стадиях выявлять случаи нарушения процедуры МДП, исключать потенциальных нарушителей из системы МДП, предотвращать допуск к перевозкам по процедуре МДП недобросовестных перевозчиков и организованную преступность.

Впервые в мире в Узбекистане передача информации осуществляется не по модемной связи, а через защитный туннель с использованием возможностей ИНТЕРНЕТ. Обеспечена согласованная работа SAFE-TIR с автоматизированной контрольной системой таможенных органов, что обеспечивает автоматическую передачу информации о завершении процедуры МДП от базы данных таможенных органов к базе данных MCAT.

AIRCUZ, совместно с Представительством MCAT в СНГ и национальными ассоциациями в рамках заключенного Соглашения об информационном обмене между постоянным представительством IRU в СНГ и национальными ассоциациями международных автоперевозчиков стран СНГ участвует в накоплении и обновлении информации в области условий международных автоперевозок, доводит их до сведения узбекских автоперевозчиков с применением современных информационных технологий.

Прогнозные данные основных макроэкономических показателей Республики Узбекистан показывают ожидаемый рост валового внутреннего продукта, в том числе объемов промышленного производства, продукции сельского хозяйства, объемов капитальных вложений, что позволяет прогнозировать рост потребностей как в грузовых, так и пассажирских перевозках на всех видах транспорта.

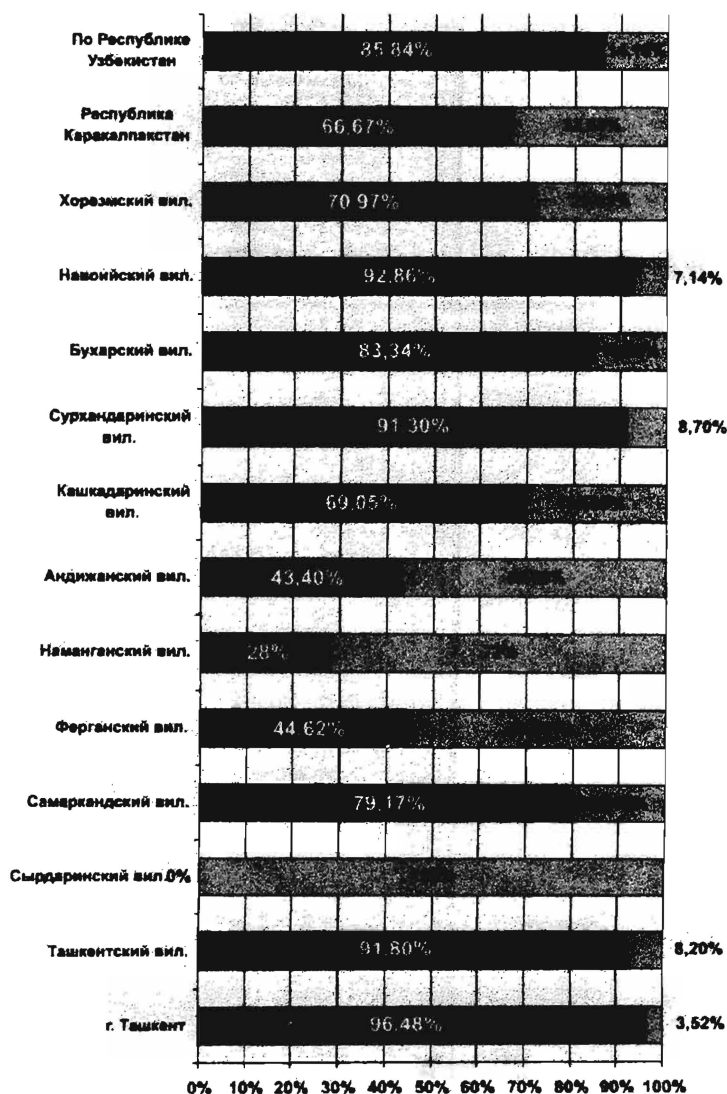


Рис 1.7.5 Соотношение подвижного состава физических и юридических лиц, имеющего лицензионные карточки на международные перевозки грузов автомобильным транспортом по

■ Подвижной состав юридических лиц
 □ Подвижной состав физических лиц

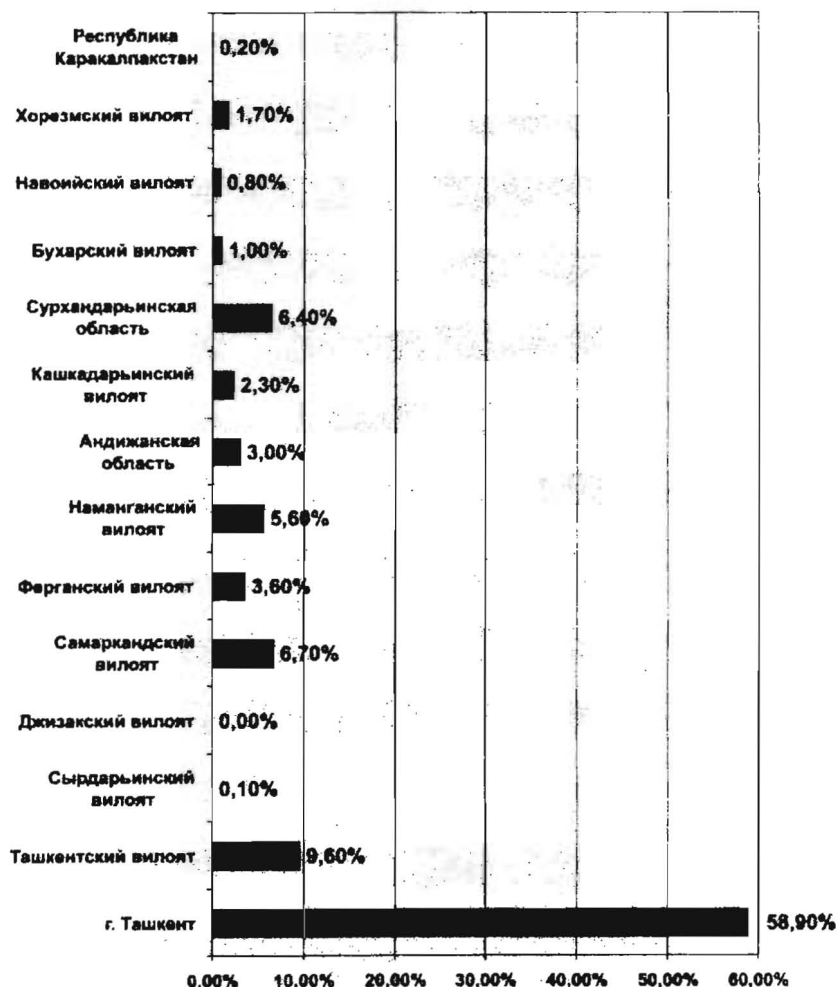


Рис 1.7.6 Распределение подвижного состава, имеющего лицензионные карточки на международные перевозки грузов автомобильным транспортом по регионам Республики Узбекистан на 1 ноября 2004 года

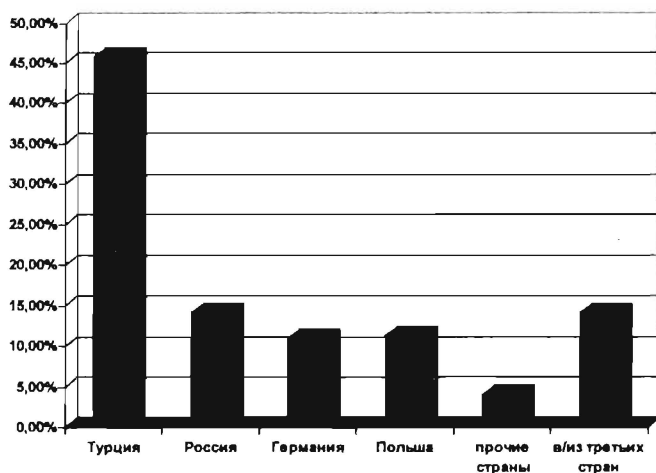


Рис.1.7.7 Направления международных перевозок узбекских автоперевозчиков с применением книжек МДП в 2004 году (в% от общего количества поездок)

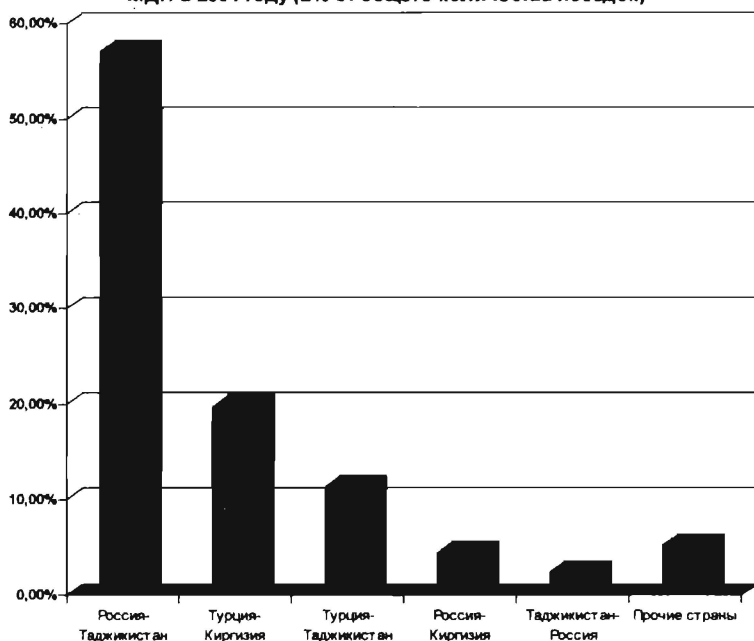


Рис 1.7.8 Направления перевозок "в/из третьих стран" узбекских автоперевозчиков с применением книжек МДП в 2004 году (в% к общему количеству поездок в/из третьих стран)

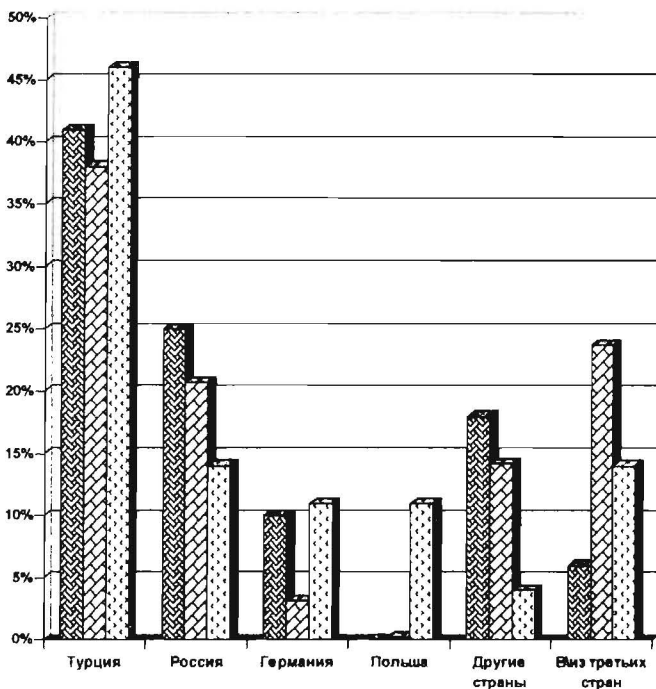


Рис 1.7.9 Динамика изменения направлений перевозок узбекских автоперевозчиков с применением книжек МДП в 2002-2004 годах

■ 2002 ▨ 2003 □ 2004

При этом предполагается, что темпы роста международных перевозок будут превышать темпы роста внутренних перевозок, что приведет к повышенному спросу на услуги международных перевозчиков.

Среди основных перспектив развития автотранспорта Республики Узбекистан, реализация которых будет способствовать совершенствованию деятельности автотранспортного комплекса и создаст необходимые предпосылки для снижения транспортных издержек и повышение конкурентоспособности, можно назвать нижеприведённые.

1. Дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы, обеспечивающей деятельность автомобильного транспорта и взаимодействие видов транспорта.
2. Формирование международных транспортных коридоров, учитывающих перспективные грузопотоки через Республику Узбекистан.
3. Расширение возможностей использования узбекскими автоперевозчиками сети международных транспортных коммуникаций.

4. Развитие мультимодальных перевозок с использованием стандартных универсальных и специализированных контейнеров и транспортных пакетов, терминальных транспортных систем и эффективных транспортно-логистических технологий.
5. Интенсификация инновационной и инвестиционной политики в автотранспортном комплексе.
6. Повышение безопасности работы автотранспорта путем сертифицирования, внедрения новой техники, передовых технологий диагностирования и ремонта автотранспорта, обновления парка автотранспортных средств, усиление действенности механизмов контроля и надзора за безопасностью автоперевозок.

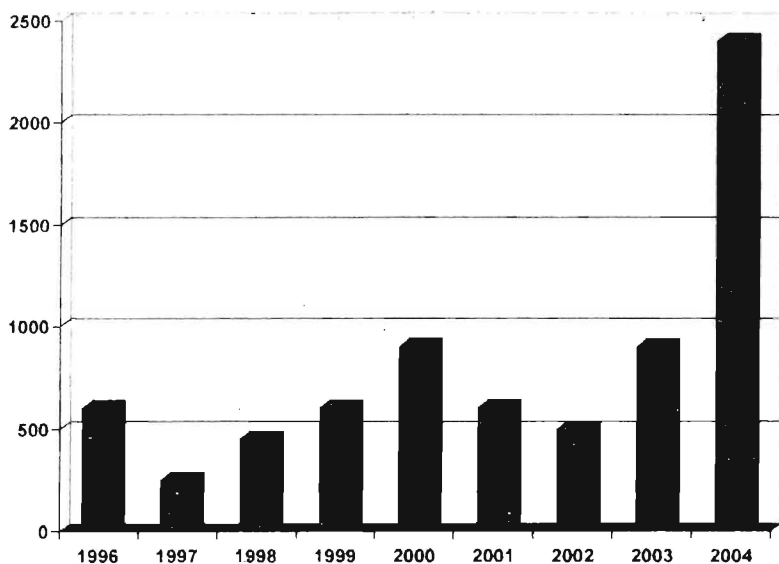


Рис.1.7.10 Динамика получения Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Узбекистана книжек МДП

1.8 Безопасность движения и охрана окружающей среды

1.8.1 Повышение безопасности дорожного движения АТС

Ежегодно в мире в результате ДТП погибает более 1 миллиона человек, а от 20 до 50 миллионов людей получают травмы различной степени тяжести, многие из них становятся инвалидами на всю жизнь. По прогнозам, к 2020 году ежегодно ДТП будут уносить 2,3 миллиона жизней, что составит 27,4 процента от общей смертности населения. Дорожно-транспортные происшествия займут третье место в списке основных причин болезней и травматизма, составленном ВОЗ.

«Безопасность на дорогах зависит от каждого из нас» – такой девиз был выбран темой Всемирного дня здоровья, ежегодно отмечаемого 7 апреля, в день образования Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Он является напоминанием о том, что проблема травматизма на дорогах, особенно возросшая в последнее время, может быть решена лишь при условии совместных действий не только государственных организаций, но всего общества в целом.

В Узбекистане проводится целенаправленная деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения. Ежегодно проводятся месячники по этой тематике, среди населения ведется активная информационно-пропагандистская работа по предупреждению ДТП. В школьные программы включено изучение правил дорожного движения. Положительный эффект обеспечивают реконструкция и строительство автомобильных дорог.

МВД республики изучен опыт зарубежных стран в использовании компьютеризированной системы управления дорожным движением, применении других передовых технологий. Сегодня совместно с немецкими и китайскими специалистами такая система создается в Ташкенте. Это позволит уменьшить травматизм участников движения, а также вредные выбросы от автотранспорта. Частью программы мер стал ввод в действие в столице отдельных участков Малой кольцевой дороги, что дало возможность значительно разгрузить транспортные потоки и снизить уровень аварийности в центральной части города.

За три месяца 2004 года по сравнению с таким же периодом в прошлом году количество ДТП в республике снизилось на 0,3 процента, гибель людей на дорогах – на 0,5 процента. Случаи ДТП по вине нетрезвых водителей уменьшились на 21,6 процента. ГУБДД МВД Узбекистана продолжает осуществление комплексной работы в этом направлении.

Согласно Закона Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения» государственное управление в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется Кабинетом Министров Республики Узбекистан, органами государственной власти на местах и специально уполномоченными государственными органами.

К специально уполномоченным государственным органам в области обеспечения безопасности дорожного движения относятся:

- Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта;
- Узбекский государственно-акционерный концерн по строительству и эксплуатации автомобильных дорог;
- Государственная служба безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан.

Кабинет Министров Р Уз. в области обеспечения БДД:

- утверждает государственные программы по обеспечению безопасности дорожного движения и осуществляет контроль за их реализацией;
- утверждает Правила дорожного движения и другие нормативные акты по вопросам обеспечения безопасности и организации дорожного движения;
- координирует деятельность министерств и ведомств в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также соблюдения требований экологической безопасности;
- устанавливает единые требования к техническому состоянию транспортных средств и дорог, безопасности дорожного движения по дорогам и железнодорожным переездам;
- устанавливает общие требования к подготовке водителей транспортных средств, а также обучению населения правилам безопасного поведения на дорогах;
- утверждает единую систему учета водителей, транспортных средств, нарушений правил дорожного движения, ДТП и др. показателей;
- осуществляет иные полномочия в соответствии с законодательством.

Органы государственной власти на местах в области обеспечения

БДД:

- реализуют государственные программы по обеспечению БДД;
- утверждают территориальные программы обеспечения БДД и осуществляют контроль за их реализацией;
- организуют медицинское обеспечение БДД, а также оказание медицинской помощи пострадавшим при ДТП;
- принимают меры по профилактике дорожно-транспортного травматизма, обучению населения правилам безопасного поведения на дорогах, пропаганде безопасности дорожного движения и соблюдению требований экологической безопасности;
- обеспечивают обустройство и содержание в исправном состоянии улиц, тротуаров и средств регулирования дорожного движения в городах, поселках и сельских населенных пунктах, а также путей городского электрического транспорта;
- осуществляют иные полномочия в соответствии с законодательством.

Узбекское агентство автомобильного и речного транспорта в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- участвует в разработке и реализации государственных программ по обеспечению БДД;
- разрабатывает нормативные акты по вопросам обеспечения безопасности автомобильных перевозок;
- осуществляет сертификацию транспортных средств и услуг;
- осуществляет контроль за соблюдением законодательства о безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте;
- осуществляет иные полномочия в соответствии с законодательством.

Узбекский государственно-акционерный концерн по строительству и эксплуатации автомобильных дорог в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- обеспечивает содержание в исправном состоянии подведомственных автомобильных дорог для безопасного движения по ним транспортных средств;
- обеспечивает участников дорожного движения необходимой информацией о состоянии дорожного покрытия, гидрометеорологических и других условиях;
- осуществляет обустройство и оборудование автомобильных дорог средствами регулирования дорожного движения, системой срочной связи и обеспечивает их содержание;
- выявляет опасные для движения участки автомобильных дорог и принимает меры по совершенствованию организации дорожного движения на этих участках;
- принимает участие в определении маршрутов следования транспортных средств, перевозящих тяжеловесные, крупногабаритные, опасные и специальные грузы, а также дает согласие на размещение объектов дорожного сервиса;
- осуществляет иные полномочия в соответствии с законодательством.

Государственная служба безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- разрабатывает стандарты, правила и нормы безопасности дорожного движения;
- осуществляет контроль за соблюдением участниками дорожного движения настоящего Закона «О безопасности дорожного движения», Правил дорожного движения и иных актов законодательства в части обеспечения безопасности дорожного движения;
- принимает участие в определении маршрутов следования общественного транспорта, а также транспортных средств, перевозящих тяжеловесные, крупногабаритные, опасные и специальные грузы;
- дает согласие на проекты строительства, реконструкции дорог, железнодорожных переездов, автозаправочных станций, конструкций транспортных средств;

- осуществляет контроль за техническим состоянием находящихся в эксплуатации транспортных средств, проводит технический осмотр транспортных средств;

- осуществляет контроль за содержанием дорог и железнодорожных переездов, оборудованием их средствами регулирования дорожного движения;

- запрещает эксплуатацию дорог и железнодорожных переездов, не соответствующих стандартам, правилам и нормам безопасности дорожного движения;

- ведет учет и регистрацию транспортных средств, нарушений правил дорожного движения и дорожно-транспортных происшествий;

- выдает удостоверения на право управления транспортными средствами;

- рассматривает дела об административных правонарушениях, отнесенных законодательством к ее компетенции;

- осуществляет иные полномочия в соответствии с законодательством.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения владельцы транспортных средств обязаны:

- эксплуатировать технически исправные транспортные средства;

- допускать к управлению транспортными средствами лиц, имеющих соответствующую квалификацию и прошедших медицинский осмотр;

- соблюдать законодательство о безопасности дорожного движения и требования экологических норм.

Содержание и ремонт дорог осуществляются органами, ведающими дорогами, в соответствии с установленными стандартами, правилами и нормами безопасности дорожного движения.

Ущерб, причиненный дорожно-транспортными происшествиями, возникшими по дорожным условиям вследствие невыполнения органами, ведающими дорогами, возложенных на них обязанностей, подлежит возмещению ими в порядке, установленном законодательством.

Конструкции транспортных средств, дополнительное оборудование, запасные части должны отвечать требованиям стандартов, правил и норм безопасности дорожного движения и подлежат обязательной сертификации уполномоченными на то органами в установленном порядке.

Тех. состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, должны соответствовать стандартам, правилам и нормам БДД.

Транспортные средства, находящиеся в эксплуатации на территории Республики Узбекистан и зарегистрированные в установленном порядке, подлежат обязательному техническому осмотру.

Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств должны соответствовать требованиям безопасности дорожного движения.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и оказывающие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, проводят эти работы

(услуги) в соответствии с установленными стандартами, нормами и правилами безопасности дорожного движения.

Запрещается эксплуатация транспортных средств при наличии технических неисправностей, создающих угрозу БДД.

Перечень технических неисправностей транспортных средств и условия, при которых запрещается их эксплуатация, определяются Правилами дорожного движения и стандартами Республики Узбекистан.

С целью повышения уровня технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта, а также унификации требований и методов контроля безопасности АТС с международными нормативами в 2004 году были разработаны два новых государственных стандарта Узбекистана:

- O'z DSt 1057: 2004 «Средства автотранспортные. Требования безопасности к техническому состоянию»

- O'z DSt 1058: 2004 «Средства автотранспортные. Технический осмотр. Методы контроля».

Рассматриваемые стандарты разработаны в первую очередь для реализации требований, установленных в Законах РУ «Об автомобильном транспорте», «О безопасности дорожного движения» и Постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об утверждении Положения о порядке проведения обязательного технического осмотра транспортных средств» от 31.01.03 г № 54.

За 12 лет действия межгосударственного стандарта ГОСТ 25478 - 91 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки», резко повысилась интенсивность движения автотранспорта, существенно изменился технический уровень АТС и средств контроля их технического состояния.

Признавая рост объема дорожного движения автотранспортных средств (АТС) во всех странах и обусловленное этим увеличение опасности и негативных последствий, ЕЭК ООН разработала в 1997 г «Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров». В настоящий момент уже 26 стран подписали это «Соглашение». В ближайшем будущем РУ также будет необходимо подписать данное Соглашение для обеспечения въезда АТС Республики в другие страны.

Следовательно, в разработанных стандартах необходимо было учесть все рекомендации, установленные в данном Соглашении, где также предписаны «Правила для периодических технических осмотров АТС». Данные Правила представляют собой методы и порядок контроля узлов и систем АТС обеспечивающих безопасность движения.

Кроме того, во многих странах нормативные требования к техническому состоянию узлов и систем АТС, обеспечивающих безопасность движения, установлены отдельными стандартами или взяты с соответствующих директив ЕС. В свою очередь директивы ЕС гармонизируются с Правилами ЕЭК ООН.

Разработанные стандарты соответствуют:

1. Сводной резолюции о конструкции транспортных средств (СР.3), документам КВТ ЕЭК ООН TRANS/WP.29/78/REN1 от 11.08.97 г., правилам

ЕЭК ООН по активной и пассивной безопасности колёсных транспортных средств;

2. Методам и порядку контроля безопасности свойств, систем и узлов АТС, указанным в приложении №2 к сводной резолюции о дорожном движении (СР.1) КВТ ЕЭК ООН – периодический осмотр транспортных средств – обязательные проверки.

Стандарт с такой структурой, как O'z DSt 1057: 2004 «Средства автотранспортные. Требования безопасности к техническому состоянию» разработан впервые. Он очень удобен при проведении технических осмотров как для работников государственной службы БДД, так и для владельцев транспортных средств.

Внедрение данных стандартов с 2005 года в практику проведения технических осмотров, а также для эксплуатационного контроля технического состояния АТС работниками автопредприятий, позволит Республике Узбекистан уже сейчас присоединиться к Соглашению 1997 года, не изменяя соответствующих национальных нормативных документов.

Реализация данных стандартов требует использования более современного оборудования для контроля технического состояния АТС. Для решения данной проблемы нет необходимости в затратах бюджетных валютных средств. Можно использовать практику, применяемую во многих странах, где функции осуществления контроля переданы станциям технического контроля различных форм собственности, при условии контроля за прохождением технического осмотра работниками государственных органов.

При этом работники станций технического контроля (СТК) должны быть обучены на специальных курсах. СТК должны иметь современное оборудование для инструментального контроля технического состояния АТС согласно требованиям стандартов Республики Узбекистан указанных выше. Деятельность по техническому контролю должна лицензироваться, например, МВД РУз.

Запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляется уполномоченными на то должностными лицами Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Узбекистан.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, деятельность которых связана с эксплуатацией транспортных средств:

- организуют работу водителей транспортных средств в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
- соблюдают установленный законодательством режим труда и отдыха водителей;
- создают необходимые условия для повышения квалификации водителей;
- не допускают транспортные средства к эксплуатации при наличии технических неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;
- обеспечивают сохранность транспортных средств.

Обеспечение безопасной эксплуатации транспортных средств является первоочередной задачей государства и предприятий в области регулирования транспорта.

Данные обязательства государства закреплены рядом межправительственных соглашений и конвенций, к которым присоединилась Республика Узбекистан.

Для достижения указанной цели должна проводиться работа по следующим направлениям:

- стабильное функционирование государственных органов регулирования и контроля за обеспечением безопасности движения транспортных средств, создание полноценной национальной нормативной базы, механизмов контроля и надзора за обеспечением безопасности работы транспорта;
- сертифицирование и лицензирование транспортной деятельности;
- внедрение новой техники, передовых технологий диагностирования и ремонта транспорта;
- поэтапное обновление имеющегося парка транспортных средств на современные, отвечающие требованиям безопасности;
- постоянное, целенаправленное проведение профилактическо-воспитательной работы среди исполнителей перевозочного процесса, организация общественной поддержки мероприятий по повышению безопасности дорожного движения;
- повышение квалификации и ответственности персонала, как органов государственного регулирования, так и транспортных предприятий - эксплуатантов;
- обеспечение контроля за техническим состоянием транспортных средств, за здоровьем водителей и соблюдением режима работы на линии;
- проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по обеспечению системы безопасности работы транспорта;
- поддержание и улучшение качества дорог;
- оборудование автомобильных дорог автоматизированными системами управления дорожным движением, контроль за скоростным режимом и условиями движения.

Учитывая современную террористическую угрозу стабильности работы автотранспорта, а также риск хищений или использования грузов или автотранспортных средств для проведения террористических актов Международный Союз Автомобильного Транспорта разработал руководство МСАТ по безопасности на автотранспорте. В приложении 1 приведено данное руководство.

1.8.2 Транспорт и снижение загрязнения окружающей среды

На протяжении многих лет в условиях старой командно-административной системы проблемой экологической безопасности серьезно не занимались.

Обострению экологических проблем в период перехода к рыночным отношениям способствует продолжающийся износ основных фондов, повышение вероятности аварий, производственной аритмии, потребительское отношение к окружающей природной среде и природным ресурсам в период накопления первоначального капитала, ограниченность выделения бюджетных средств на охрану окружающей природной среды.

Аральский кризис является грозным предупреждением всему мировому сообществу о том, насколько стремительной и масштабной может стать экологическая угроза для целого региона из-за нерационального природопользования.

Между тем насыщение Ферганской долины и Ташкентской области предприятиями химической промышленности, машиностроения и других отраслей народного хозяйства оказывает существенное влияние на состояние как поверхностных, так и подземных вод. Игнорирование регламентации хозяйственной деятельности в водоохранных зонах приводит к частичной, а местами и к полной деградации природных комплексов.

Всеобщая стратегия охраны атмосферного воздуха разработана в составе Национального плана действий по охране окружающей среды Республики Узбекистан, на основе которого правительством принята «Программа действий по охране окружающей среды в Республике Узбекистан на 1999-2005 гг.». Этой Программой предусмотрено:

- сокращение выбросов от автотранспорта и других передвижных источников загрязнения;
- улучшение качества топлива;
- сокращение вредных выбросов в атмосферу на крупнейших предприятиях за счет строительства и реконструкции систем улавливания и пылегазоочистки отдельных цехов и производств;
- разработка санитарно-гигиенических и экологических нормативов;
- разработка и совершенствование системы мониторинга состояния окружающей среды;
- реализация национальной программы по прекращению использования озоноразрушающих веществ;
- реализация национальной стратегии по снижению эмиссии парниковых газов и др.

Начиная с 1991 г. уровень загрязнения воздушного бассейна городов республики выбросами загрязняющих веществ промышленности, энергетики и транспорта стабилизировался или снизился, что связано с принятием воздухоохраных мер, уменьшением перевозок автотранспортом и некоторым спадом объемов промышленного производства. В целом с 1991 года по 2001 год выбросы в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных и передвижных источников загрязнения сократились с 3,805 млн.т до 2,250 млн.т. При этом выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников загрязнения за аналогичный период сократились с 1,214 млн.т до 0,711 млн.т, а выбросы от передвижных

источников за период с 1991 г. по 1996 г. сократились с 2,591 млн.т до 1,316 млн. т и начиная с 1997 г. по 2001 г. наблюдается их увеличение до 1,54 млн.т, что связано с ростом количества автотранспортных средств и увеличением объема грузоперевозок (рис 1.8.1.).

Удельные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу сократились вдвое и составили 90 кг/чел. (рис.1.8.2.).

Из общего количества выбросов загрязняющих веществ 51,9% приходится на оксид углерода, 16,0% - на диоксид серы, 17,9% - на углеводороды, 8,9% - на окислы азота, 6,1% -на твердые вещества и 0,2% - на прочие специфические вредные вещества (рис.1.8.3).

В выбросах стационарных источников преобладают такие вещества, как диоксид серы, углеводороды, твердые вещества, в выбросах передвижных источников – оксид углерода и углеводороды.

За период с 1991-2000 гг. уровень загрязнения атмосферного воздуха в городах республики, где Главгидромет проводит систематические наблюдения, стабилизировался практически по всем загрязняющим веществам или наблюдается его снижение. Динамика изменения комплексного индекса загрязнения атмосферы (ИЗА) в промышленных центрах показывает тенденцию улучшения качества атмосферного воздуха. ИЗА в большинстве городов и промышленных центров республики находится в пределах нормы.

От стационарных источников в атмосферу поступает более 150 наименований загрязняющих веществ, в т.ч. I класса опасности – тяжелые металлы, пятиокись ванадия, бенз(а)пирен, озон, мышьяк и др. В территориальном разрезе около 90% выбросов приходится на долю предприятий Ташкентской, Кашкадарьинской, Ферганской, Бухарской, Навоийской, Сырдарьинской областей, где сосредоточен основной промышленный потенциал республики с преимущественно экологически "грязными" производствами. Это предприятия черной и цветной металлургии, химии и нефтехимии, газонефтедобычи и переработки, энергетики и промстройматериалов.

К основным передвижным источникам загрязнения атмосферного воздуха относится автотранспортный комплекс (автомобильный транспорт, сельскохозяйственные машины, дорожно-строительная техника, автозаправочные станции), выбросы которого в два раза превышают суммарные выбросы всей промышленности и энергетики республики. Выбросы автомобильного транспорта являются основным источником загрязнения воздуха угарным газом, окислами азота, углеводородами, бенз(а)пиреном, альдегидами, а также свинцом.

В 2000 году выбросы от автотранспорта составили 67,8 % от общего объема выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Основная доля выбросов от передвижных источников загрязнения приходится на гг. Ташкент, Фергана, Самарканд, Карши, Андижан и Ташкентскую область.

По отдельным городам, таким, как Ташкент, Самарканд, Андижан и Бухара выброс от автотранспорта составляет более 80% от общего объема выбросов загрязняющих веществ.

В 1991-1996 гг. наметилась тенденция снижения выбросов от автотранспорта, связанная с сокращением объема перевозок и соответственным снижением потребления топлива. Здесь также сказалась работа, проводимая Госкомприродой, УГАИ МВД Республики Узбекистан, министерствами, ведомствами, предприятиями, по улучшению состояния воздушного бассейна. Начиная с 1997 года наблюдается увеличение выбросов загрязняющих веществ от передвижных источников до 1,54 млн. т. в 2001 г., связанное с ростом количества индивидуального транспорта и возросшим объемом грузоперевозок.

В отличие от стационарных источников, загрязняющие вещества от автотранспортного комплекса накапливаются в приземном слое атмосферы, непосредственно в зоне дыхания. Это приводит к накоплению соединений свинца и других токсичных и канцерогенных веществ в организме людей и ухудшению состояния их здоровья.

Вредное воздействие автотранспортного комплекса на атмосферный воздух приводит к существенным проблемам, требующим кардинального решения:

- не отвечает требованиям качество моторного топлива, повсеместно используется этилированный бензин и дизельное топливо с высоким содержанием серы;
- ошутимое влияние на выброс от автотранспорта оказывает его износ и старение. Более 50%, автотранспорта государственного сектора и 40% индивидуального сектора, эксплуатируются более 10 лет;
- на предприятиях республики слабо развита диагностическая база, отсутствуют приборы контроля качества топлива, остро ощущается дефицит приборов контроля токсичности и дымности отработавших газов двигателей. 40% имеющихся приборов содержатся в неисправном состоянии. В результате, практически около 150 тыс. единиц автотранспорта государственного сектора ежедневно выходят в рейсы без проверки экологического состояния;
- крайне медленными темпами осуществляется перевод автотранспорта на сжатый природный и сжиженный нефтяной газ. В настоящее время в целом по республике эксплуатируется менее 10 тыс. единиц автомобилей, работающих на газовом топливе (менее 1 % от всего автомобильного парка).

Ухудшается состояние атмосферного воздуха городов при транзитных грузоперевозках на автотранспорте, экологическое состояние которого находится под слабым контролем.

В настоящее время в республике насчитывается более 400 тысяч единиц сельскохозяйственной техники, из которых 150 тысяч составляют тракторы, контроль за выбросами от этих источников практически не осуществляется.

Железнодорожный и авиационный транспорт хотя и не является основным источником загрязнения атмосферного воздуха, однако в отдельных районах он оказывает отрицательное воздействие на окружающую среду. В первую очередь это относится к железнодорожным станциям, аэропортам, которые зачастую расположены в густонаселенных местах. В

республике отсутствуют приборы контроля за токсичностью и дымностью отработавших газов двигателей тепловозов и воздушных судов.

Снижение выбросов от железнодорожного транспорта возможно за счет перевода подвижного состава на электрическую тягу.

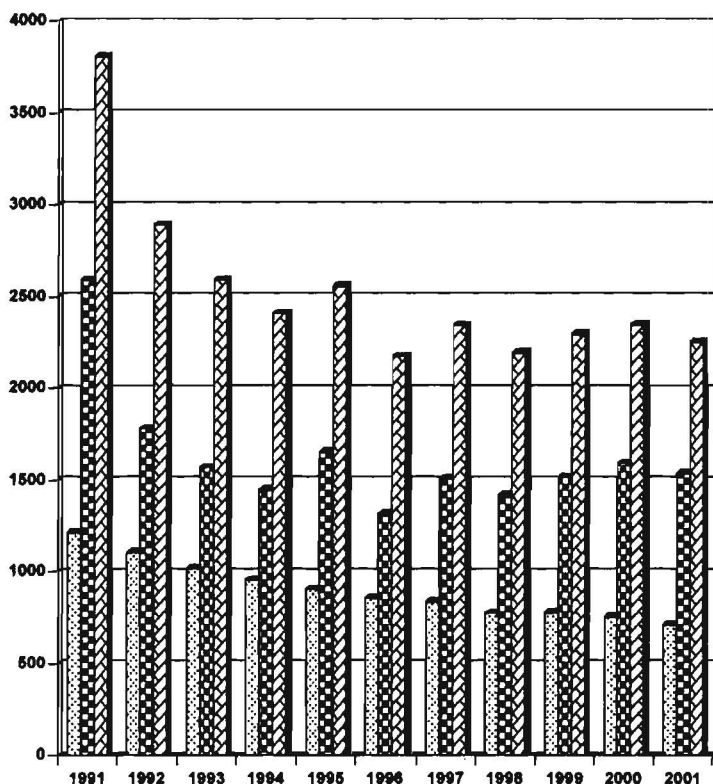


Рис. 1.8.1 Динамика выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных и передвижных источников загрязнения (тыс. т)

- ▨ Выбросы от стационарных источников
- ▣ Выбросы от передвижных источников
- ▩ Суммарные выбросы

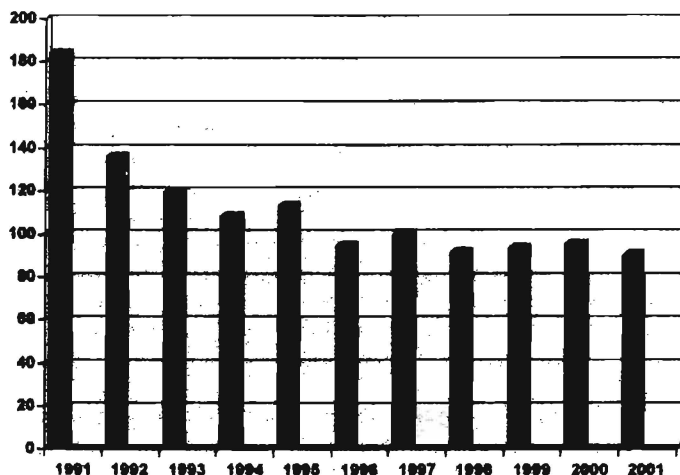


Рис. 1.8.2 Удельные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу (кг/чел).

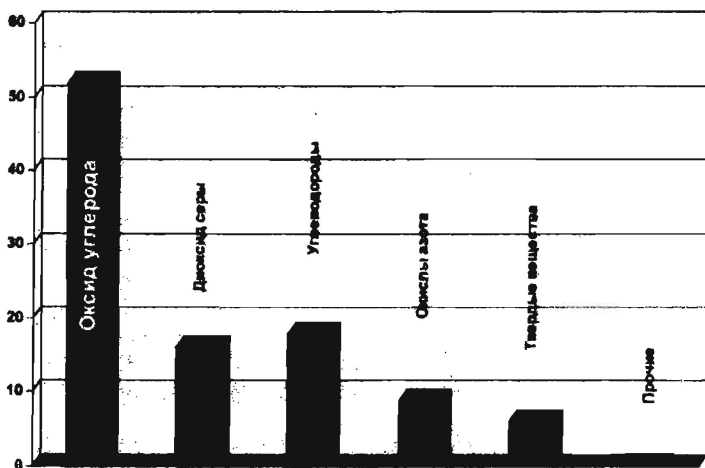


Рис. 1.8.3 Загрязняющие вещества в общем объеме выбросов в атмосферу

В 1993 году Республика Узбекистан присоединилась к Рамочной Конвенции ООН об изменении климата. В ноябре 1998 года Узбекистан подписал Киотский протокол, который был ратифицирован 20 августа 1999 года. С 1997 года в Узбекистане развернута программа исследований и инвентаризации антропогенных воздействий на климатическую систему, анализа изменений климата, систематизации источников и стоков

парниковых газов, выработаны подходы к оценке уязвимости природных ресурсов, определены приоритетные мероприятия по смягчению негативных последствий изменения климата.

В целях защиты озонового слоя Правительством Республики Узбекистан принята и реализуется «Национальная программа по прекращению использования озоноразрушающих веществ». Разработаны и приняты постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан от 24.01.2000 г. № 20 « О мерах по выполнению международных обязательств Республики Узбекистан по договорам в области защиты озонового слоя» и от 14 марта 2000 г. № 90 « О регулировании ввоза в Республику Узбекистан и вывоза из Республики Узбекистан озоноразрушающих веществ и продукции, их содержащей».

Ежегодно производится оценка потребления озоноразрушающих веществ (ОРВ) с целью их вытеснения. Потребление ОРВ, указанных в приложениях А и В Монреальского протокола, по сравнению с 1996 годом снизилось на 80%.

Согласно постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан от 14 марта 2000 г. № 90 введен с 1 июля 2000 года запрет на ввоз холодильного оборудования и установок кондиционирования воздуха с использованием ОРВ по списку А, приложение №1. В 2002 году введен запрет на ввоз ОРВ, указанных в приложениях А и В Монреальского протокола.

Увеличение содержания парниковых газов в атмосфере в результате деятельности человека приводит к глобальному потеплению климата и является одной из главных проблем, обсуждаемых сегодня мировой общественностью. К газам, создающим парниковый эффект, относятся двуокись углерода, метан и закись азота. Эти вещества задерживают тепловое излучение Земли и тем самым способствуют изменению климата.

К основным источникам парниковых газов в Узбекистане относятся предприятия топливно-энергетического комплекса, стройиндустрии, металлургической и химической промышленности, автомобильный и железнодорожный транспорт, сельскохозяйственная деятельность, добыча и транспортировка ископаемого топлива, а также хранение и переработка отходов.

В 1999 году Главгидрометом опубликовано Первое Национальное сообщение Республики Узбекистан по Рамочной Конвенции ООН об Изменении Климата первой фазы проекта. По результатам проведенных исследований в части инвентаризации источников и стоков парниковых газов составлен национальный кадастр парниковых газов, подготовлен прогноз выбросов парниковых газов до 2010 года, определены меры и направления деятельности по сокращению парниковых газов, а также перечень отраслевых мероприятий. Предложены возможные пути адаптации к изменению климата в республике и дана предварительная оценка уязвимости к изменению климата секторов экономики (в электроэнергетике, нефтегазовой отрасли, химическом комплексе, транспорте) и компонентов окружающей среды.

Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 9.10.2000 г. № 389 « О вопросах реализации Программы действий по охране окружающей среды Республики Узбекистан на 1999 - 2005 годы» приняты основные положения Национальной стратегии по снижению эмиссии парниковых газов Республики Узбекистан на 2000-2010 гг. и мероприятия по ее реализации.

Основные мероприятия предусматривают:

- создание системы технического контроля за выбросами парниковых газов;
- техническое перевооружение теплоснабжения предприятий коммунального обслуживания;
- развитие производства энергии на базе парогазовых и газотурбинных установок;
- освоение потенциала малой гидроэнергетики;
- внедрение приборов учета природного газа, тепловой энергии;
- проведение взвешенной тарифной политики;
- освоение возобновляемых источников энергии.

В Республике Узбекистан службами Главгидромета и Госкомприроды осуществляется мониторинг атмосферного воздуха и источников его загрязнения. Управлением мониторинга загрязнения природной среды Главгидромета проводятся ежесуточные наблюдения за уровнем загрязнения атмосферного воздуха в 39 населенных пунктах республики на 69 стационарных постах. Контролируется содержание 16 газовых примесей, 6 тяжелых металлов и бенз(а)пирена. Государственный комитет по охране природы осуществляет инструментальный контроль источников выбросов промпредприятий, расположенных в 136 населенных пунктах республики и передвижных источников. Отбор и анализ проб проводят 18 специализированных инспекций аналитического контроля. В выбросах контролируется от 4 до 39 ингредиентов.

Согласно положениям Закона Республики Узбекистан « Об охране атмосферного воздуха» наблюдение, сбор, обобщение, анализ информации и прогноз состояния атмосферного воздуха осуществляются по единой системе государственного мониторинга окружающей природной среды.

Специально уполномоченным государственным органом, который осуществляет управление качеством атмосферного воздуха при помощи наблюдений, является Госкомприроды.

На основании проведенного анализа современного состояния мониторинга загрязнения атмосферного воздуха и источников выбросов разработана «Программа развития и модернизации мониторинга атмосферного воздуха и источников его загрязнения на период до 2005 года».

Этой Программой предусматриваются следующие меры:

- дальнейшее развитие и совершенствование системы мониторинга качества воздуха;

- улучшение системы аналитического контроля, замена оборудования и приборов, внедрение полностью автоматизированных систем контроля и новых методов исследований;
- создание единой эффективной системы сбора и обработки информации о качестве воздуха и базы данных для использования всеми заинтересованными министерствами и учреждениями.

В составе автомобильного парка повышается доля автомобилей, работающих на дизельном топливе и нетрадиционных видах топлива, прежде всего, сжатом природном газе.

В последние десятилетия, в связи с быстрым расширением автомобильного парка и возрастающим дефицитом традиционных жидких топлив значительно возрос интерес к использованию газообразных топлив. Сжиженный нефтяной (СНГ) и сжатый природный газ (СПГ) являются дешёвыми заменителями жидких углеводородных топлив, обладающими малотоксичными характеристиками сгорания.

Перспективным направлением является улучшение структуры топливно-энергетических ресурсов за счет снижения в нем доли жидких энергоносителей нефтяного происхождения. К этим мероприятиям относятся дизелизация автотранспорта, перевод части автомобилей на сжатый природный газ (СПГ) и сжиженный нефтяной газ пропан-бутановых фракций (СНГ), а в будущем - введение в состав автомобильного бензина метанола, этанола, воды, а также применение на транспорте сжиженного природного газа (СЖПГ), биогаза, водорода и других видов заменителей энергоносителей.

В этой связи газовые двигатели находят широкое применение в качестве силовых агрегатов для транспортных средств.

Чрезвычайная важность применения газовых топлив определяется следующими факторами: уменьшение загрязнения воздушного бассейна отработавшими газами, обеспечение рационального использования топливно-энергетических ресурсов республики, увеличение сроков службы двигателей и моторных масел, сравнительно низкая стоимость газовых топлив.

Особую значимость имеет прогрессирующая в последнее время опасность загрязнения атмосферного воздуха отработавшими газами автомобильных двигателей. Поэтому одним из направлений мероприятий по охране окружающей среды является снижение концентрации вредных веществ в отработавших газах, путём перевода автомобильных двигателей на газовые топлива.

Особенно актуален вопрос расширения применения газовых топлив для Республики Узбекистан, недра которой богаты природным газом.

Среднеазиатские газовые месторождения занимают второе место после Западной Сибири по величине разведанных запасов природного газа и уровню его добычи. Потенциальные запасы газа оцениваются в 16,5 *трлн.м³* разведанные запасы - 3,1 *трлн.м³*. Более 93% этих запасов приходится на Узбекистан (40 %) и Туркменистан.

В Узбекистане в год добывается примерно 7...8 млн. т нефти (включая газовый конденсат), 55 млрд.м³ природного газа и 5,5 млн. т угля, т.е. в топливно-энергетическом балансе (ТЭБ) природный газ составляет около 65 %, а в мировом масштабе природный газ в ТЭБ составляет примерно 22...24 %.

В таблице 1.8.1 приводится расход по видам топлив и их удельный вес в ТЭБ республики Узбекистан.

Другим видом газовых топлив является сжиженная пропан-бутановая смесь (СНГ) или попутный газ, который является побочным продуктом нефтедобычи и нефтегазопереработки. Доля СНГ в ТЭБ в общемировом масштабе составляет примерно 2,2%, а в высокоразвитых странах 4,0...4,2 %. Причем примерно 10 % СНГ в странах Западной Европы применяют в качестве топлива для двигателей внутреннего сгорания. В Узбекистане в год в качестве моторного топлива используется около 30,0 тыс.т. СНГ и 70,0...72,0 млн. м³ СПГ, что составляет десятую долю его реального природного ресурса.

Таким образом, природный газ для Узбекистана является основным и перспективным видом топлива для энергопотребителей, и в первую очередь для транспорта.

Таблица 1.8.1

Энергоресурсы	1985г.		1990г.		2000г.		2010 (прогноз)	
	млн. т у.т.	%	млн. т у.т.	%	млн. т у.т.	%	млн. т у.т.	%
Потребность	54.4	100	54.4	100	99.6	100	128.0	100
Покрытие:								
Уголь	3.62	6.7	3.62	6.7	9.100	9.1	11	11
Природный газ	34.68	63.7	34.68	63.7	55.3	55.0	65,4	65
Светлые нефтепродукты	8.7	16.0	8.7	16.0	16.3	16.3	16.4	16.4
Гидроэнергия	0.81	1.6	0.81	1.6	0.86	0.9	0.9	1
Солнечные электростанции	-	-	-	-	0.160	0.2	0.2	0.4
Термальные воды	0.12	0.2	0.12	0.2	0.9	0.9	1.0	1.0
Прочие виды топлива	-	1.6	-	1.6	-	1.0	-	1.0

Существующая инфраструктура применения сжатого природного газа в Республике позволяет использовать ежегодно 230...250 млн. кубических метров природного газа (12500 суммарных заправок в сутки по 32 автомобильным газонаполнительным компрессорным станциям), что

эквивалентно 190..200 тыс. тонн бензина, которая полностью исключить импорт нефти в Узбекистан.

Прогнозируемое и реализуемое производство сжиженного нефтяного газа с 400 тыс. тонн в 2004 г. до 1.0 млн. тонн в 2009 г., ресурсы топливных смесей химической промышленности и растительного происхождения реально позволяет обеспечить 30...35% потребителей экологически чистыми моторными топливам.

Глава II Международные автомобильные перевозки

2.1 Основные и перспективные международные транспортные коридоры для автоперевозчиков Узбекистана

2.1.1 Роль транспортных коммуникаций в экономике страны

В структуре транспортного комплекса любой страны автомобильный транспорт имеет приоритет и неоспоримые достоинства: перевозка от двери до двери, мобильность, гибкость, надежность, срочность, сохранность и безопасность доставки грузов. Развитие сотрудничества, интеграции экономик разных стран определяют приоритет развития международных автомобильных перевозок и рынка автотранспортных услуг. С каждым годом растет торговый оборот между странами Европы и Азии, который уже превышает 2 трлн. долл. США. Доля транспортных расходов при этом составляет более 200 млрд. долл. США.

В тоже время имеются серьезные проблемы, сдерживающие развитие международных автомобильных перевозок. Это проблемы, связанные с низким качеством автомобильных магистралей, дорожной инфраструктуры, несогласованностью правовых норм в области транспортных и таможенных процедур между странами - участниками международных перевозок. Нехватает скоординированных действий по ликвидации барьеров для развития международных автомобильных перевозок.

Центральная Азия является одним из регионов стратегического значения для мировой экономики, имеющим громадные природные ресурсы. Центральнo-азиатский регион «ЦАР» на севере граничит с Россией, на Востоке с Китаем и Монголией, на западе – с Европой, а на юге с Афганистаном и Ираном. Это регион, по которому проходит Великий Шелковый Путь, исторически сформированный как мост, соединяющий Восток и Запад. В связи с этим, одной из главных задач в развитии экономики ЦАР является улучшение состояния транспортной инфраструктуры и услуг. На рис. 2.1.1 представлены транспортные коридоры, соединяющие республики ЦАР с мировыми рынками. Источник: UNESCAP (ООН ЭСКАТО), проект RER/95/01.

«Via est Vita» («Дорога есть жизнь») говорили древние Римляне. Еще до нашей эры потребность в развитии экономических, культурных, дипломатических, духовных и военных связей привела к возникновению различных торговых путей. Наибольшую известность среди караванных путей приобрела сеть маршрутов названная «Великий шелковый путь». Большая территория Евразии была покрыта этой сетью, по которой шел интенсивный обмен материальными и духовными ценностями. Она имела межконтинентальное, континентальное, региональное и местное значение. Сегодня «Великий шелковый путь» это не просто сеть различных маршрутов из Европы в Азию, а целая трансконтинентальная концепция интеграции государств Европы и Азии на всех уровнях: транспортные

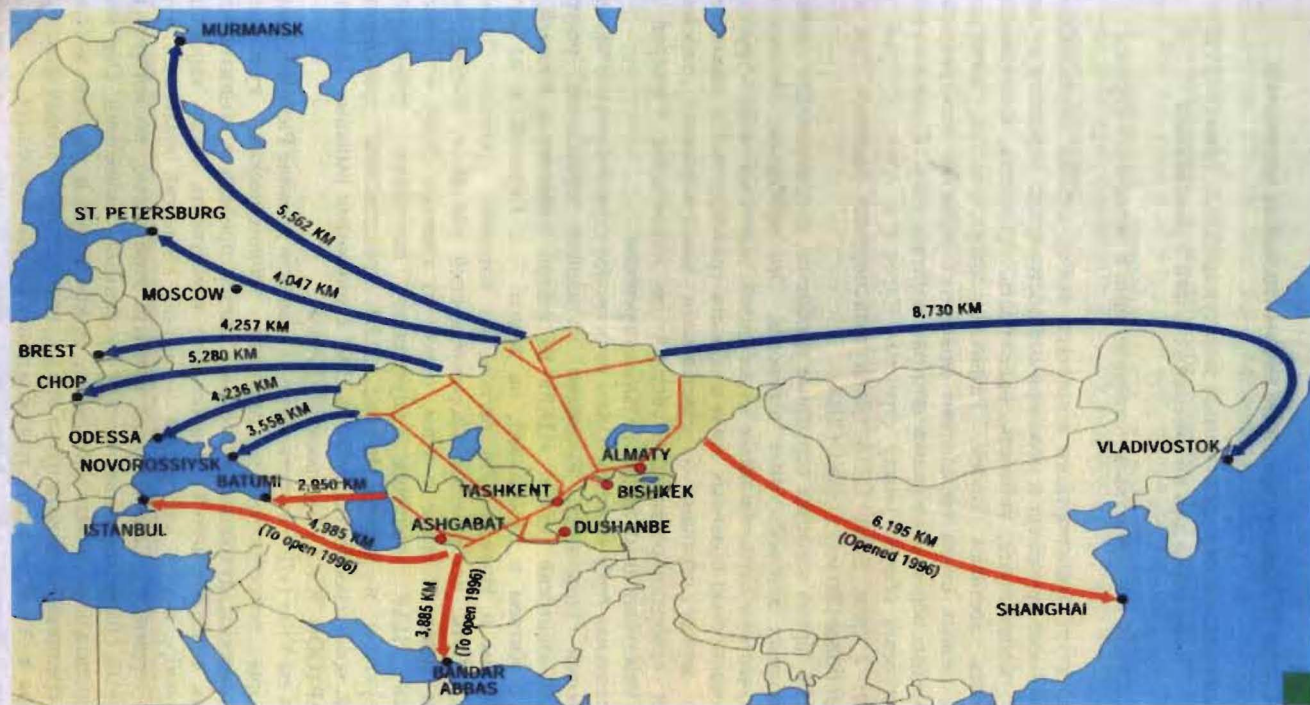


Рис. 2.1.1. Транспортные коридоры ЦАР к мировым рынкам

2.3.2 Нормативные положения по международным автомобильным перевозкам.

В начале двадцатого столетия, когда во всем мире насчитывалось не более 15 тыс. автомобилей, детальных правил дорожного движения не требовалось. Однако по мере увеличения количества механических транспортных средств регламентация всех параметров движения транспортных потоков стала неизбежной, причем рост автомобилизации, развитие международных автомобильных перевозок вызвали потребность в регулировании этих процессов не только в пределах отдельных стран, но и на международном уровне.

История международной регламентации правил дорожного движения насчитывает не одно десятилетие. Первой попыткой унификации правил движения в разных странах стало принятие в Париже в 1909 г. соглашения, называвшегося

«Международная конвенция относительно передвижения автомобилей». Конвенция состояла из 15 статей и содержала перечень обязательных требований к транспортным средствам и водителям.

Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949г являлись основополагающими международными документами, регламентирующими основные правила дорожного движения, требования к автомобильным средствам и водителям, где также были установлены образцы международного водительского удостоверения. Это были первые международные нормативные документы, разработанные Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН. Они способствовали развитию международного движения, содействовали экономическому сотрудничеству стран Европы и Азии.

Выполняя свою основную функцию по решению международных транспортных проблем, КВТ ЕЭК ООН разработало более 40 конвенций, соглашений и других международных документов для облегчения организации и осуществления международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов.

Регулирование международного автомобильного движения

- Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года.
- Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 года.
- Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года.
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года.
- Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 года) от 1 мая 1971 года.
- Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 года) от 1 мая 1971 года.

- Европейское соглашение относительно разметки дорог от декабря 1957 года.

- Протокол от 1 марта 1973 года о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах.

- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года.

- Соглашение о минимальных требованиях, касающихся выдачи и действительности водительских удостоверений (СВУ), от 1 апреля 1975 года.

Пассажирские перевозки.

- Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года.

- Протокол конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 5 июля 1973 года.

Грузовые перевозки

- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов. (КДПГ) от 19 мая 1956 года.

- Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), от 5 июля 1978 года.

Перевозка опасных грузов

- Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года.

- Протокол от 28 октября 1993 года о внесении поправок в статьи 1 а), 14 (1) и 14 (3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов

- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1 сентября 1970 года.

Транспортная инфраструктура

- Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года.

- Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 года.

- Протокол от 17 января 1997 года о комбинированных перевозках по внутренним водным путям к Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП).

Автотранспортные средства

- Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных

транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний (от 20 марта 1958 года).

- Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года.
- Соглашение о введении глобальных технических правил для транспортных средств, двигателей и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах от 25 июня 1998 года.

Регулирование таможенных процедур

- Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1959 года.
- Таможенная конвенция о международной дорожной перевозке грузов с применением книжки МДП, от 15 января 1959 года и ее пересмотренный вариант от 14 ноября 1975 года.
- Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года.
- Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках от 9 октября 1960 года.
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (Конвенция о контейнерном пуле) от 21 января 1994 года.

Одним из важнейших документов, разработанных рабочей группой по автомобильному транспорту КВТ ЕЭК ООН, является **Сводная резолюция об облегчении международных перевозок - СР.4**, которая носит рекомендательный характер. Она разработана, с целью обеспечить максимально возможное упрощение и унификацию правил и процедур автомобильных перевозок в Европе и других странах, созданию согласованного, гибкого и простого режима осуществления автомобильных перевозок, способствующего эффективной координации различных видов транспорта.

По рекомендациям Агентства ООН ЭСКАТО для цивилизованного вступления на международный рынок автотранспортных услуг новым странам необходимо присоединиться как минимум к 7 международным Конвенциям и соглашениям. Узбекистан на 2.01.2005 г присоединился к 11 международным соглашениям и конвенциям и подписал протокол КДПГ от 1978 г. (табл.2.3.1). В данный список входят все 7 международных документов, рекомендованных для подписания Агентством ЭСКАТО.

Присоединение к данным международным конвенциям и соглашениям позволило автомобильным перевозчикам Республики Узбекистан, наряду с перевозчиками других стран, в полной мере использовать возможности

предписаний, указанных в рассмотренных нормативных документах, облегчающих осуществление международных автомобильных перевозок. Особенно это касается использования при автоперевозках книжки МДП, международных транспортных накладных - CMR, контейнеров и др.

Табл. 2.3.1

Международные конвенции, к которым присоединился Узбекистан

1. Таможенная конвенция о Международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция ТИР), 1975 г. (начало действия в РУ 28.03.1996 г.)
2. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ СМР), Женевская конвенция, 1956 г. (начало действия в РУ 27.12.1995 г.)
3. Конвенция о дорожном движении, 1968 г. (начало действия в РУ 17.01.1996 г.)
4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968 г. (начало действия в РУ 28.05.1997 г.)
5. Международная конвенция о соглашении условий проведения контроля грузов на границах (гармонизация пограничного контроля), 1982 г. (начало действия в РУ 27.02.1997 г.)
6. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 г. (начало действия в РУ 27.02.1997 г.)
7. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1993 г. (начало действия в РУ 27.05.1997 г.)
8. Европейское Соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), заключенное в Женеве 1.07.1970. (начало действия в РУ 20.01.1999 г.)
9. Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых при международной перевозке грузов – 1962 г. (начало действия в РУ 20.01.1999 г.)
10. Международная конвенция по временному ввозу дорожных транспортных средств для коммерческих целей (Карнет де пассаж), 1956. (начало действия в РУ 11.04.1999 г.)
11. Соглашение по автомобильным перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов и специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (АТР), 1970 г. (начало действия в РУ 11.02.2000 г.).

Ниже приведены аннотации международных соглашений и конвенций, подписанных Республикой Узбекистан.

1) Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года (Конвенция TIR)

Конвенция разрешает осуществление международной перевозки грузов автомобильным транспортом от таможи отправления до места назначения через территории нескольких стран, сколько необходимо, без промежуточного таможенного досмотра перевозимых грузов на границах. Использование книжки МДП (Карнет TIR) при международных автомобильных перевозках освобождает от уплаты депозита или процедуры сопровождения транспортного средства в странах транзита.

Это требует принятия ряда мер предосторожности, таких как таможенные печати, пломбы и технические требования в отношении конструкции грузовых отсеков или контейнеров с тем, чтобы покрыть риски, связанные с пошлинами и сборами по пути следования. Единственная существующая и эффективно действующая гарантийная транспортная цепь находится под управлением Международного союза автомобильного транспорта (MCAT) со штаб – квартирой в г. Женеве.

2) Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года (Конвенция CMR)

Конвенция CMR предусматривает, что национальные операторы, занимающиеся международными перевозками грузов автомобильным транспортом, пользуются, в основном, одинаковым правовым договорным режимом во всех странах, присоединившихся к Конвенции. Предусмотрена стандартизация и универсализация условий, регламентирующих заключение договоров на международную дорожную перевозку грузов, в частности, в отношении используемых документов и ответственности перевозчика и отправителя. Конвенция устанавливает предел размера возмещения за повреждение и потерю груза или просрочку его доставки при международной перевозке. Указаны также порядок и сроки рассмотрения претензий и исков.

Конвенция предоставляет автомобильным транспортным операторам правовую защиту и безопасность в международной торговле, не ущемляя при этом свободы выбора участвующих в процессе перевозки сторон (отправителя, перевозчика, получателя) в отношении определения условий заключения договора о перевозке грузов и осуществления транспортных операций. Положения Конвенции, на основе четкого определения ответственности перевозчика, позволяют также операторам автомобильного транспорта страховать ответственность по умеренным ценам.

Таким образом, Конвенция упрощает процедуры международных перевозок грузов автомобильным транспортом и международной торговли.

3) Конвенция о дорожном движении 1968 года.

Применение положений Конвенции повышает безопасность дорожного движения на основе регламентации технических требований к конструкции транспортных средств и введения единообразных правил дорожного движения для всех стран, присоединившихся к данной Конвенции. Согласованные и стандартизованные положения в отношении въезда в страну иностранных транспортных средств и прицепов, а также водителей, (взаимное признание водительских прав) не только делают национальный автомобильный транспорт конкурентоспособным, но также повышают конкурентоспособность национальных транспортных операторов за рубежом.

4) Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года.

Установление в международных масштабах единообразных дорожных знаков, сигналов и условных обозначений, а также дорожной разметки, как это предусмотрено положениями Конвенции, содействуют развитию международных грузовых перевозок и автомобильного туризма, а также повышают безопасность дорожного движения.

5) Международная Конвенция о соглашении условий проведения контроля грузов на границах от 1982 года.

Конвенция имеет целью сокращение требований в отношении выполнения формальностей, уменьшая число и продолжительность всех видов контроля на границах независимо от того, идет ли речь о санитарном контроле или о контроле качества грузов, и она применяется ко всем грузам, будь то импорт, экспорт или транзит.

Конвенция, по сути, является декларацией хорошей практики и предписывает общие методы проверки и совместные процедуры между соседними странами, направленные на сведение к минимуму задержек на границе путем согласования работы различных контрольных служб.

6) Таможенная Конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года.

Процедуры временного ввоза контейнеров в соответствии с положениями Конвенции предусматривают ввоз контейнеров в страну без уплаты, каких – либо таможенных пошлин и сборов и, в принципе, без оформления таможенных документов. Конвенция также предусматривает возможность временного использования ввезенных контейнеров только один раз, для внутренних перевозок грузов, до вывоза этих контейнеров. Она содержит требования, которым должны отвечать конструкция и маркировка контейнеров, допускаемых к международной перевозке под таможенными печатами, пломбами.

7) Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозках.

Целью данной конвенции является дальнейшее облегчение использования контейнеров при международных торговых операциях и транспортировках. Основной принцип, заложенный в конвенции – предотвращении ввоза/вывоза тех контейнеров, которые ранее были ввезены/вывезены. Это является возможным только в том случае, если контейнеры одного типа и переданы в пул. В этом случае сократится движение порожних контейнеров, так как они будут использованы другими перевозчиками. Конвенция обращается к обмену контейнерами между Договаривающимися сторонами для использования пула, члены которого учреждены на территориях стран, подписавших конвенцию. «Участник пула» означает - оператор контейнеров, который является страной установившей пул.

8) Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) - 1970 г.

Соглашение содержит условия, которым должны отвечать водители транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки, а также устанавливают продолжительность ежедневного отдыха, ежедневную и недельную продолжительность управления АТС. Предусмотрено обязательное наличие на АТС, выполняющих международные автомобильные перевозки, контрольных устройств – тахографов.

9) Конвенция о налоговом обложении дорожных транспортных средств, используемых при международных перевозках грузов.

Конвенция предусматривает условия о взаимном освобождении от налогов и сборов автотранспортных средств, совершающих международные автомобильные перевозки грузов. Конвенция дает определение понятий пошлин и сборов за перевозки. Освобождения не распространяются на сборы за использование дорог, туннелей, мостов и инфраструктуры.

10) Таможенная Конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных транспортных средств, служащих для коммерческих целей, 1956 года.

В Конвенции устанавливается принцип временного ввоза транспортных средств на основе применения «таможенного пропуска». В ней предусматривается, что все страны, принявшие Конвенцию, разрешают

временный ввоз грузовых автомобилей, используемых для коммерческих целей, без уплаты импортных пошлин и налогов при условии, если эти транспортные средства зарегистрированы в стране, которая также присоединилась к Конвенции.

11) Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок – 1970 г.

Соглашение разработано с целью улучшения условий сохранения качества скоропортящихся продуктов, во время их перевозки специальными транспортными средствами. Определены специальные транспортные средства, методы и срок проверки их специального оборудования, предназначенного для охлаждения или обогрева скоропортящихся грузов.

С целью дальнейшей гармонизации национальных нормативных документов в области требований к конструкции и эксплуатации автотранспортных средств с международными конвенциями и соглашениями рассматриваются вопросы присоединения Республики Узбекистан к ниже перечисленным документам.

1. Соглашение о введении глобальных технических правил для транспортных средств, двигателей и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах от 25 июня 1998 года.

2. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров от 13 ноября 1997 года.

3. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов, (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 года

4. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года.

5. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках от 9 октября 1960 года.

С целью развития международных автомобильных перевозок Республика Узбекистан на 2.09.2005 г. заключила с 28 странами двусторонние соглашения о международных автомобильных перевозках грузов и пассажиров. В табл. 2.3.2 представлены сведения о согласованных условиях заезда, выезда, транзита и перевозок в/из третьих стран автотранспортных средств (АТС) установленные в международных соглашениях РУ.

В двустороннем международном соглашении очень важно, чтобы были учтены и гармонизированы все возможные транспортные и таможенные процедуры, с целью снятия любых барьеров при осуществлении международных перевозок в странах-участниках данного соглашения.

2.3.3 Национальные нормативные положения в области международных автоперевозок

Мировой опыт показывает, что для создания в стране транспортной системы, ориентированной на развитие экономики и интересы общества, деятельность органов государственного управления должна быть сосредоточена на выработке и реализации эффективной национальной транспортной политики.

Правовые основы деятельности автомобильного транспорта в Республики Узбекистан установлены в Законе Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте» от 29.08.1998 г.

В законе установлены основные виды автомобильных перевозок, их обязательное лицензирование, обязанности и ответственность перевозчика и клиента при осуществлении автомобильных перевозок, обязательства по обеспечению безопасности и экологических норм на автомобильном транспорте.

Определены пути и полномочия государственного органа по регулированию деятельности автомобильного транспорта. Основными полномочиями государственного органа по управлению автомобильным транспортом в части международных перевозок являются:

- разработка нормативных актов, положений по организации и совершенствованию международных автомобильных перевозок;
- разработка прогнозов государственных нужд республики и населения в международных автомобильных перевозках;
- содействие формированию и развитию рынка международных автомобильных перевозок;
- защита прав и интересов национальных автоперевозчиков;
- организация обучения и повышения квалификации специалистов и водителей юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в соответствии с международными стандартами.
- осуществление международного сотрудничества в области автомобильного транспорта и развитие международного автомобильного сообщения.

Транспортная политика в области международных автомобильных перевозок во многих странах основывается на «Разрешительной системе». С целью развития международных перевозок и одновременно защиты интересов национальных перевозчиков государства стремятся соблюдать принцип взаимности, паритета при осуществлении таких перевозок. Если страны имеют между собой общее экономическое пространство, то такая система не используется, но вводятся определенные условия на допуск и использование транспортных средств, осуществляющих перевозки между этими двумя или несколькими странами, как, например, в странах ЕС.

Перевозка грузов автомобильным транспортом между Узбекистаном и его торговыми партнерами – иностранными государствами осуществляется

**Сведения о согласованных условиях заезда,
выезда, транзита и перевозки в/из третьих стран АТС
установленные в международных соглашениях РУ на 2.09. 2005 г.**

Таблица № 2.3.2

Страна	Виды согласованных разрешений на МАП
Казахстан	Двусторонние перевозки по разрешениям, транзит в страны СНГ без разрешений и оплаты пошлин, транзит в другие страны по разрешениям, при отсутствии разрешений - после оплаты сбора 72\$
Кыргызстан	Двусторонние перевозки и транзит без разрешений. Перевозка в /из третьих стран без квот – 250 \$.
Туркмения	Двусторонние перевозки без квот, заезд и транзит – 150\$, как грузное, так и порожнее транспортное средство
Таджикистан	Двусторонние перевозки, транзит без квот. Въезд, транзит – 130\$. Перевозка в третьи страны 90 \$
Россия	Двусторонние перевозки, транзит без разрешений, бесплатно. Перевозка в/из третьих стран – взаимно согласованное количество разрешений.
Украина	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное количество разрешений.
Белоруссия	Двусторонние перевозки, транзит, перевозка в/из третьих стран – взаимно согласованное кол-во разрешений
Азербайджан	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Грузия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Иран	Двусторонние перевозки, транзит без разрешений – бесплатно
Турция	Двусторонние перевозки, транзит, перевозка в/из третьих стран – взаимно согласованное кол-во разрешений.
Латвия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное количество разрешений
Литва	Двусторонние перевозки без разрешений. Транзит, перевозка в/из третьих стран – взаимно согласованное кол-во разрешений
Германия	Двусторонние перевозки, транзит, перевозка в/из третьих стран – взаимно согласованное кол-во разрешений
Молдова	Двусторонние перевозки, транзит, перевозка в/из третьих стран – взаимно согласованное кол-во разрешений

Болгария	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Бельгия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Румыния	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Чехия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Словакия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Финляндия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Австрия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Венгрия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Швейцария	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Нидерланды	Двусторонние перевозки, транзит, перевозки в/из третьих стран – взаимно согласованное кол-во разрешений.
Италия	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Греция	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений
Польша	Двусторонние перевозки, транзит – взаимно согласованное кол-во разрешений

на основании разрешений, предоставляемых странами на основании двусторонних правительственных соглашений. На паритетных началах Республика Узбекистан обменивается Разрешениями на двусторонние перевозки (заезд – выезд), транзит, перевозку в/из третьих стран.

В РУ, на основании Постановления Кабинета Министров от 11 января 1995 г. № 11 «О порядке въезда и выезда иностранных автоперевозчиков из территории Республики Узбекистан», а затем других Постановлений К.М. РУ, дополняющих и уточняющих положения данного Постановления (Пост. К.М. Р.Уз № 121 от 5.04.1995, № 457 от 25.12.1996, № 455 от 29.09.1997, № 540 от 5.12.1997, № 447 от 28.09.1999, № 429 от 15.09.1999, № 552 от 31.12.1999, № 245 от 05.06.2001, № 11 от 08.11.2002, № 359 от 26.07.2004), по сути дела была введена разрешительная система, при осуществлении международных автомобильных перевозок.

На основании данных нормативных документов устанавливаются следующие основные правила:

1) Заезд иностранных автоперевозчиков только на основании разрешений, предусмотренных в 2-х сторонних международных соглашениях. Как отмечалось ранее, РУ заключала 2-х сторонние соглашения с 28 странами Азии, Европы и СНГ (см. табл. 2.3.2).

2) Перевозка грузов в/из третьих стран запрещена, если иное не предусмотрено двусторонними международными соглашениями.

3) Для иностранных АТС, осуществляющих транзитные перевозки через территорию РУ, установлен срок выезда из страны в течение 3 дней со дня выезда.

4) Установлен перечень автомобильных дорог для передвижения иностранных автоперевозчиков по территории Республики Узбекистан: (Постановление К.М. РУ № 433 от 10.12.2002 г). в этот перечень вошли 36 маршрутов, связывающих страны, с которыми граничит РУз. Наиболее длинный маршрут № 7 от границ Туркмении на севере Узбекистана до границы Кыргызстана имеет протяженность 1375 км. Наиболее короткий маршрут № 16 имеет протяженность всего 52 км и связывает границы РУ с Афганистаном (Хайратон), с постом Гулбахар на границе юга Таджикистана. Более подробно данные маршруты представлены в разделе 1.2.

5) Если у иностранного перевозчика нет Разрешения на заезд в РУ или проезд транзитом (кроме перевозчиков России и Киргизии, которые на основании соответствующих договоров имеют право заезда или транзита через Узбекистан без разрешений), он имеет право получить такое Разрешение на границе, заплатив 400\$, которые предназначены для пополнения валютных поступлений в Дорожный фонд Республики. Для перевозчиков Таджикистана, Туркменистана и Казахстана установлены иные платежи, как паритет установленным платежам в этих странах, для Узбекских автоперевозчиков (см. таблицу 2.3.2).

6) После досмотра и проверки состояния грузовых отделений автотранспортного средства или контейнера, а также проверки состояния таможенных печатей и пломб на грузовых отделениях транспортного средства, сотрудником приграничного таможенного поста выдается водителю иностранного автоперевозчика маршрутный лист, с указанием на карте маршрута движения от пункта въезда до пункта выезда транспорта, с обязательной отметкой личной номерной печатью инспектора таможенного поста. В правом углу маршрутного листа производится также отметка о выданной справке обменного пункта валюты банковского учреждения (номер, дата выдачи), с заверением личной номерной печатью инспектора.

7) Въезд, выезд, пребывание и транзитное следование по территории Республики Узбекистан водителей иностранных АТС, лиц сопровождающих грузы или следующих в качестве пассажиров, осуществляются согласно постановлений Кабинета Министров от 21 ноября 1996 г. № 408 и от 21 февраля 2002 г. № 62, а также соответствующих соглашений государств – участников СНГ, регулирующих эти вопросы.

2.3.4 Положения о перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов на территории Республики

1) Постановлением К.М.РУ от 11 января 1995 г № 11 устанавливаются также допускаемые параметры АТС на территории Республики:

2) Принято «Положение о плате за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств иностранных государств на территории РУ». Ниже приведены его общие положения:

- Плата за проезд тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, вызывающих интенсивный износ дорог и искусственных сооружений и создающих помехи в движении, определяется затратами, компенсирующими дополнительные объемы в движении, затратами, компенсирующими дополнительные объемы работ на их содержание, ремонт организации пропуски и обеспечение безопасности движения.

В плату за проезд тяжеловесных, крупногабаритных транспортных средств по дорогам общего пользования включается:

- плата за согласование маршрута и за оформление разрешения на проезд;
- плата за превышение общей фактической массы транспортного средства над допускаемой общей массой;
- плата за превышение фактических осевых нагрузок над допускаемыми дорожными сооружениями;
- плата за превышение габаритов транспортного средства.

Сборы используются на выполнение вызванных проездом крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств дополнительных объемов работ по ремонту, содержанию дорог и сооружений, на организацию пропуски и обеспечение безопасности движения.

- За проезд без разрешения с владельца транспортного средства взимается компенсация в размере десятикратной платы за проезд.

- За повреждение дорог и дорожных сооружений, вызванное несоблюдением Правил дорожного движения либо, условий при осуществлении перевозки, водитель транспортного средства несет ответственность в соответствии с действующим законодательством.

- Если при движении крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств по согласованному маршруту движения с соблюдением Правил дорожного движения произошли повреждение дорог и сооружений, то ответственность и убытки предъявляются к организации, согласовавшей маршрут движения, в соответствии с действующим законодательством.

- Плата за сопровождение патрульными автомобилями Госавтоинспекции крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств настоящим Положением не регламентируется. Она взимается с владельцев транспортных средств на основании договора с Госавтоинспекцией.

- Плата за превышение полной массы транспортного средства относительно допускаемой определяется согласно тарифов в таблице 2.3.3.

Плата за превышение фактических осевых нагрузок (Оф) относительно допускаемым (Од), при проезде тяжеловесных транспортных средств по автомобильным дорогам, взимается за каждую перегруженную ось, согласно тарифов в таблице 2.3.4.

Таблица 2.3.3

Величина превышения общей фактической массы над допускаемой, т	Тариф за 1 км проезда долларов США	Величина превышения общей фактической массы над допускаемой, т	Тариф за 1 км проезда, долларов США
от 0 до 5	0-02	от 26 до 30	0-23
от 6 до 10	0-03	от 31 до 35	0-33
от 11 до 15	0-06	от 36 до 40	0-46
от 16 до 20	0-10	от 41 до 45	0-63
от 21 до 25	0-15	от 46 до 50	0-85

Таблица 2.3.4

Отношение фактических осевых нагрузок к допускаемым (Оф/Од)	Тариф за проезд каждой оси с нагрузкой, превышающей допускаемую, на 1 км дороги, долларов США	Отношение фактических осевых нагрузок к допускаемым (Оф/Од)	Тариф за проезд каждой оси с нагрузкой, превышающей допускаемую, на 1 км дороги, долларов США
от 1.01 до 1.05	0-11	от 1.51 до 1.55	0-55
от 1.06 до 1.10	0-12	от 1.56 до 1.60	0-64
от 1.11 до 1.15	0-14	от 1.61 до 1.65	0-73
от 1.16 до 1.20	0-18	от 1.66 до 1.70	0-85
от 1.21 до 1.25	0-21	от 1.71 до 1.75	0-95
от 1.26 до 1.30	0-25	от 1.76 до 1.80	1-08
от 1.31 до 1.35	0-30	от 1.81 до 1.85	1-22
от 1.36 до 1.40	0-35	от 1.86 до 1.90	1-38
от 1.41 до 1.45	0-41	от 1.91 до 1.95	1-54
от 1.46 до 1.50	0-48	от 1.96 до 2.00	1-73

- Плата за превышение габаритов транспортных средств взимается в размере 0,15 доллара США за 1 км проезда.

- Величина платы за рассмотрение заявлений, согласование маршрута и выдачу разрешений на перевозку тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств определяется дорожными органами по двум тарифам: разовому и на 100 км маршрута. Разовый тариф составляет 25 долларов США. Тариф на 100 км маршрута равен 11 долларам США.

Сборы за превышение нормативных полной массы и осевых нагрузок АТС, а также установленных габаритов поступают также в дорожный фонд Республики (Пост. К.М. РУ от 25.12.1997, № 457).

3) В РУ введено государственное регулирование и контроль транзита особых грузов и воинских контингентов через территорию Узбекистан о (Постановление КМ РУ № 62 от 21.02.2002 г).

К категории особых грузов, согласно данного Постановления, попали ряд опасных грузов, перевозка которых регулируется «Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов» (ДОПОГ - ADR). Перечень опасных грузов, транзит которых через территорию Республики Узбекистан осуществляется только при наличии специального разрешения, приведен в Приложении к данному Постановлению.

Разрешение на транзит опасных грузов выдается в строго установленном порядке, после получения обоснованных заключений министерств здравоохранения, внутренних дел, внешних экономических связей, по чрезвычайным ситуациям, службы национальной безопасности, Государственного таможенного комитета, Комитета по охране Государственной границы, Государственного комитета по охране природы, Государственной инспекции «Санойтконтехназорат», Государственной инспекции по надзору за безопасностью железнодорожных перевозок, Государственной инспекции по надзору за безопасностью полетов, Узбекского Агентства автомобильного и речного транспорта, а также иных организаций, с учетом вида и особенностей перевозимых грузов.

2.3.5 Государственный контроль за осуществлением международных автомобильных перевозок

1) Оформление документов, контроль уплаты сборов за въезд на территорию Республики Узбекистан осуществляется таможенными органами РУ (Постановление КМ РУ от 16. 04. 1998г. №161).

2) Согласно Постановления КМ РУ № 239 от 20.05.2004 г. в целях совершенствования таможенного контроля за перевозками импортных товаров по территории РУ, с 1.06.2004 г. введено обязательное таможенное сопровождение автотранспортных средств, за исключением следующих в соответствии с Таможенной конвенцией о международной

перевозке грузов с применением книжки МДП, в случаях перемещения между таможенными органами:

- товаров на транспортных средствах, не соответствующих установленному законодательством порядку оборудования транспортных средств (контейнеров) для перевозки товаров под таможенным контролем;
- товаров перевозчиком, ранее нарушавшим правила доставки и транзита товаров под таможенным контролем;
- товаров, запрещенных к транзиту через территорию Республики Узбекистан, при наличии, в случаях установленных законодательством, разрешения;
- подакцизных товаров;
- товаров, импорт которых подлежит лицензированию и обязательной сертификации.

Таможенное сопровождение транспортных средств, указанных в абзацах втором и третьем настоящего пункта, не применяется в случае внесения на депозитный счет таможенного органа сумм причитающихся таможенных платежей в качестве обеспечения их уплаты, либо перевозки товаров таможенным перевозчиком в порядке, установленном законодательством.

Таможенный сбор за таможенное сопровождение взимается в национальной валюте, сум по курсу Центрального банка Республики Узбекистан на день платежа в следующих размерах:

- на расстояние до 200 км – 50 евро за одно транспортное средство;
- на расстояние свыше 200 км – 120 евро за одно транспортное средство.

3) Контроль и систематичный учет за перемещением иностранных автоперевозчиков по территории РУ возложен на:

– Комитет по охране Государственной границы и Государственный таможенный комитет Республики Узбекистан за въездом – выездом иностранных автоперевозчиков на контрольно – пропускные пункты;

– Министерство внутренних дел Республики Узбекистан – за передвижением иностранного автотранспорта по территории республики;

– Государственный таможенный комитет Республики Узбекистан – за техническим состоянием, допустимыми весовыми и габаритными параметрами въезжающих в республику автотранспортных средств, наличием на них контрольных приборов (тахографов), в соответствии с требованиями Европейского соглашения (ЕСТР) при осуществлении международных перевозок.

4) Установлен также порядок взаимодействия пограничных, автомобильных таможенных постов со службой ОВИР и работниками банковскими учреждений.

а) При въезде в таможенную зону иностранных автоперевозчиков, в первую очередь производится оформление сотрудником – представителем санитарно – карантинного пункта (СКП), затем проверяются визы на право пересечения государственной границы и дальнейшего следования. Затем водитель иностранного автотранспортного средства предъявляет

выписанный талон с правом дальнейшего следования в обменный пункт банковского учреждения для уплаты сборов.

б) Взимание сборов за оформление документов и за въезд на территорию Республики Узбекистан осуществляется при обменном пункте банковского учреждения, расположенном на контрольно – пропускном пункте.

в) После проведения всех вышеуказанных процедур и после предъявления водителем талона из ОВИР, справки из обменного пункта банковского учреждения, таможенным органом производится оформление в следующем порядке:

- регистрация в специальном журнале № 1 учета прохождения иностранного автомобильного транспорта;
- проверка грузовых документов;
- установление законности вывоза товаров, соответствие его наименованию и количеству сопроводительных документов;
- проставление в них соответствующих отметок;
- проверка правильности заполнения книжки МДП;
- заполнение грузового манифеста; (сведения, внесенные в грузовый манифест, должны соответствовать сведениям, указанным в грузовых и в товарно-сопроводительных документах)
- наличие штампов таможенных органов на корешках книжки МДП;
- проверка разрешений (если они предусмотрены межправительственным соглашением), выдаваемых компетентным органом Республики Узбекистан и дающих право на въезд иностранного автотранспортного средства на территорию республики или следования транзитом. В графе 1 данного разрешения инспектор таможенного органа проставляет дату пересечения границы и производит отметку личной номерной печатью при въезде и выезде из Республики Узбекистан.

5) С целью усиления контроля за передвижением иностранных автоперевозчиков, таможенные посты въезда дублируют информацию о направлении иностранных автоперевозчиков в таможенные посты выезда (а при необходимости и промежуточные таможенные посты, дислоцированные вдоль маршрута движения направляемых иностранных перевозчиков). Кроме того, таможенные посты въезда, равно как и таможенные посты выезда, должны ежемесячно представлять в Государственный таможенный комитет Республики Узбекистан отчет установленной формы по иностранным автоперевозчикам.

В целях развития и совершенствования национальной нормативной базы РУ, в области международных автомобильных перевозок, требуется проведение систематизации всех имеющихся или частично затрагивающих эту отрасль нормативных актов и проведения дальнейшей их гармонизации с положениями соответствующих международных конвенций и соглашений, а также с рекомендациями сводной резолюции - (СР.4) ЕЭК ООН «Об облегчении международных перевозок».

2.4 Реализация международных программ трансконтинентальной интеграции государств Европы и Азии, с участием Узбекистана

2.4.1 Координационное транспортное совещание (КТС) стран СНГ

Координационное транспортное совещание государств – участников Содружества Независимых Государств (КТС СНГ) образовано в соответствии с Соглашением о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта от 30 декабря 1991 года. КТС является органом межгосударственного регулирования деятельности морского, автомобильного и внутреннего водного транспорта, а также общетранспортных вопросов на территориях государств – участников СНГ во взаимодействии с другими отраслевыми советами в области транспорта.

СНГ является основным торговым партнером Республики Узбекистан. Товарооборот со странами СНГ в 2004 году составил 34,6 процента всего товарооборота республики со всеми странами мира, экспорт – 31,5 процент, а импорт – 38,6 процента.

Положение о КТС СНГ утверждено Решением Президиума Межгосударственного Экономического Комитета (МЭК) Экономического Союза 26 декабря 1995 г. Межгосударственный Экономический Комитет был создан в целях обеспечения формирования и эффективной деятельности Экономического Союза, рационального развития интеграционных процессов в рамках Содружества Независимых Государств. Соглашение о создании МЭК подписано главами государств Содружества 21 октября 1994 г.

В КТС входят министерства транспорта и руководители других органов государственного управления транспортом – участников СНГ.

В своей деятельности КТС руководствуется общепризнанными принципами и нормами международного права, Уставом СНГ, международными договорами, заключенными в рамках СНГ, решениями Совета глав государств и Совета глав правительств СНГ, Экономического совета СНГ, иных органов Содружества и Положением о КТС. КТС в своей работе взаимодействует с Исполнительным комитетом СНГ, Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, Межправительственным советом дорожников, Советом по авиации и использованию воздушного пространства, Межгосударственным авиационным комитетом, Межгосударственным советом по космосу, Межгосударственным советом «Радионавигация».

Основной задачей КТС является содействие формированию общего транспортного пространства государств-участников СНГ и функционированию морского, автомобильного и внутреннего водного транспорта во взаимодействии с другими видами транспорта на основе концепций и программ, направленных на совершенствование их организационной структуры, установление согласованной тарифной

политики, обеспечение условий транзита грузов, охраны окружающей среды, безопасности перевозок пассажиров и сохранности грузов.

В составе КТС функционируют отраслевые советы: Совет по морскому транспорту, Совет по автомобильному транспорту, Совет по внутреннему водному транспорту. В состав отраслевых советов входят руководители структурных подразделений соответствующих видов транспорта министерств и ведомств и руководители ассоциаций, в том числе, Ассоциаций международных авто-перевозчиков всех стран СНГ. Рабочим органом КТС является Исполнительный комитет КТС.

Начиная с 1991 г. в рамках КТС на уровне правительств было подписано 10 конвенций и соглашений о сотрудничестве, расширении, либерализации и снятии барьеров при международных автомобильных перевозках в странах СНГ.

В настоящий момент на КТС проходит согласование проекта Межгосударственной программы развития рынка международных автотранспортных услуг.

Целью данной программы является создание равных и благоприятных условий для осуществления международных автомобильных перевозок и торговли автотранспортными услугами в географических границах СНГ и динамической интеграции автомобильного транспорта СНГ в мировой рынок транспортных услуг.

Выполнение программы предусматривается в три этапа, начиная с 2004 г. до 2010 года, когда должна произойти полная унификация транспортного законодательства в СНГ и либерализация межгосударственного регулирования международных услуг, регулирования рыночных и социальных проблем в области экологии, безопасности и международной интеграции.

2.4.2 Программа Европейского союза TACIS – TRACECA

Европейский Союз предложил и спонсирует программу TRACECA (Транспортный Коридор Европа – Кавказ – Азия) в качестве альтернативного маршрута из Европы в Азию, который должен стать дополнением ко всем традиционным маршрутам. Данный проект соответствует глобальной стратегии Европейского Союза относительно стран – участниц программы TRACECA и преследует следующие цели:

- оказывать поддержку политической и экономической независимости республик путем увеличения возможности их выхода на Европейские и Мировые рынки через альтернативные транспортные маршруты;

- способствовать дальнейшему региональному сотрудничеству между странами-участницами программы TRACECA;

- оказывать максимальное содействие путем реализации проектов TRACECA для привлечения Международных Финансовых Учреждений (МФУ) и частных инвесторов;

– способствовать оптимальной интеграции международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия «ТРАСЕКА» с Транс – Европейскими Сетями (TENs).

Руководители государств-участниц программы ТРАСЕКА считают, что одноименный маршрут имеет огромное стратегическое значение, обеспечивая их альтернативным транспортным звеном, связывающим со странами Европы. ТРАСЕКА порождает конкуренцию между известным ранее маршрутом в северном направлении и новыми альтернативными маршрутами в южном направлении. Более того, маршрут ТРАСЕКА рассматривается в качестве дополнительного маршрута в возобновленных этими государствами торговых отношений со странами Дальнего Востока, возрождая традиции старого Шелкового Пути и становясь вновь основным торговым коридором.

За 10 лет деятельности в рамках программы ТРАСЕКА, с 1993 по 2002, реализовано 53 проекта, в том числе, 39 проектов технического содействия и 14 инвестиционных на общую сумму 110,095 млн. евро. Охвачены все наземные и морские виды транспорта. За указанный период Министерства, ведомства и различные организации Узбекистана приняли участие в 28 проектах технического содействия из 39 реализованных.

Коридор ТРАСЕКА на 1500 км короче, чем альтернативные коридоры, связывающие Азию с Европой, в два раза короче дальневосточных, 1,8 раза балтийских направлений выходов к открытым морям.

Общий объем транзита в 2004 г. по сравнению с 1996 г. возрос в десять раз, составив 120 млн. тн. За период с 1996 по 2003 г. по данному коридору перевезено около 2 млн. тн. экспорта и импорта Узбекистана.

В период с 1995 по 2003 г. осуществлены 55 региональных проектов на общую сумму 110 млн. долл. США. Объем привлеченных иностранных инвестиций в сектор транспорта стран, участвующих в программе ТРАСЕКА, составил 5,85 млрд. долларов США.

Для республики Узбекистан большое значение имеет реализация проекта «Поставка оборудования и реконструкция железнодорожного участка Термез-Галаба» который предусматривает реконструкцию и восстановление 9,4 км. пути. Проект утвержден Европейским Союзом в ноябре 2003 года с бюджетом 2,0 млн. евро. В соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 9 декабря 2003 года № 541 местным партнером определен ГАЖК «Узбекистон темир йуллари».

В период с 2004 г. по апрель 2005 г. в рамках проектов «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора» и «Общая юридическая база для транзитных перевозок» прошли учебный курс повышены квалификации 30 руководителей и специалистов транспортных и таможенных структур Узбекистана.

Итогом программы ТРАСЕКА стало более тесное сотрудничество и диалог между представителями правительств, что привело к соглашениям о поддержании транзитных пошлин на конкурентоспособных уровнях,

содействию более упрощенному пересечению границ транспортом, упрощению торговых процедур и таможенному сотрудничеству между странами-участниками.

Техническое содействие, оказанное по программе ТРАСЕКА, помогло привлечь довольно крупные инвестиции со стороны МФУ, включая Европейский Банк Реконструкции и Развития (ЕБРР), Мировой Банк (МБ), Азиатский Банк Развития (АБР), Исламский Банк Развития (ИБР). МФУ сделали много капитальных вложений в проекты развития портов, железных и автомобильных дорог вдоль всего коридора ТРАСЕКА на общую сумму более чем 1,7 миллиарда евро. Кроме того, частные инвесторы ЕС вовлечены в совместные предприятия с транспортными компаниями Центральной Азии и Кавказа.

Динамика развития коридора ТРАСЕКА, как средства на пути к транспортной интеграции, на сегодняшний день ощущается сильнее, чем когда-либо раньше. Понятие ТРАСЕКА уже давно ассоциируется в странах-участницах и средствах массовой информации со стремлением к интеграции национальных транспортных сетей со всем миром.

Роль программы ТРАСЕКА в регионе ощутима благодаря часто проводимым конференциям и семинарам, тесному сотрудничеству с МФУ, деятельности консультативного органа ТРАСЕКА, реализации прямых инвестиционных проектов, увеличению использования коридора коммерческими операторами, в частности, на Кавказе.

С 2003 года коридор TRACECA рассматривается значительно шире первоначального своего предназначения – как Маршруты TRACECA.

Маршрут TRACECA подразумевает интегрированную Межгосударственную Транспортную Систему, пересекающую территорию более чем одного Государства. Это может быть определено либо спецификой, либо определенными видами транспорта, а также определенными товарами, которые транспортируются по принятому Маршруту. Например, определенный Маршрут TRACECA мог бы быть установлен между Узбекистаном, Казахстаном и Кыргызстаном по автомобильной или железной дороге для транспортировки овощей. Точно так же Казахстан, Азербайджан и Грузия могли бы договориться о создании Маршрута для транспортировки гидрокарбонатов железнодорожным или морским путем.

Маршрут TRACECA мог бы быть установлен посредством межгосударственного соглашения, заключенного по крайней мере двумя участниками Общего Многостороннего Соглашения.

Бенефициарами программы ТРАСЕКА являются государства, подписавшие «Основное Многостороннее Соглашение о Международном Транспорте по Развитию Транспортного Коридора Европа – Кавказ - Азия», Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Болгария, Грузия, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Румыния, Республика Таджикистан, Турецкая Республика, Республика Узбекистан, Украина и Республика Туркменистан.

Практически все проекты TRACECA включали учебный компонент и компонент передачи технологии. С этой точки зрения программа оказала и продолжает приносить неоценимую помощь в становление международных автомобильных перевозок в республиках Кавказа и Центральной Азии.

2.4.3 Региональные организации, в которых участвует Республика Узбекистан

Направления международных грузовых перевозок определяется состоянием и развитием внешнеэкономических связей страны. В настоящее время Узбекистан участвует в многосторонних соглашениях в рамках, организации Центрально-Азиатского сотрудничества (ЦАС), Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), в Соглашении о стратегическом партнерстве и сотрудничестве с Европейским Союзом (СПС) и др.

- Декларация «О создании Шанхайской организации сотрудничества (ШОС)», подписанная 15 июня 2001 года включает в себя Республику Казахстан, Китайскую Народную Республику, Кыргызскую Республику, Российскую Федерацию, Республику Таджикистан и Республику Узбекистан. Целями ШОС являются укрепление между государствами-участниками взаимного доверия, дружбы и добрососедства; поощрение эффективного сотрудничества между ними в политической, транспортной, экологической и других областях; совместные усилия по поддержанию нового демократического, справедливого и рационального политического и экономического международного порядка.

ШОС является следующим торговым партнером для Узбекистана после СНГ. Товарооборот со странами ШОС в 2004 году составил 31,0 процент всего товарооборота республики со всеми странами мира, экспорт – 24,8 процента, а импорт – 38,9 процента.

В целях облегчения торговли между странами ШОС необходимо создание эффективных транспортных коридоров и сообщений. В связи с этим в рамках ШОС начата работа по разработке и заключению рамочного соглашения о международном автомобильном движении.

- Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между Республикой Узбекистан и Европейским Союзом и их государствами-членами (СПС) подписано 21 июня 1996 года в г. Флоренции. Соглашение ратифицировано Республикой Узбекистан 30 августа 1996 года и вступило в силу 1 июля 1999 года. СПС ЕС и Узбекистан согласились предоставить друг другу режим наибольшего благоприятствования в торговле товарами. Это означает, что в отношении экспорта и импорта другой Стороны, Сторонам не разрешается применять таможенные пошлины и сборы, превышающие пошлины и сборы, применяемые ими в отношении любой третьей страны. Соглашение также запрещает применение количественных ограничений на импорт в ЕС товаров узбекистанского происхождения и наоборот. ЕС является одним из основных торговых партнеров Узбекистана.

По данным за 2004 года товарооборот Республики Узбекистан со странами-членами ЕС (15 стран-членов) составил 18,3 процента всего товарооборота республики со всеми странами мира, экспорт республики в страны ЕС составил 17,7 процента всего экспорта республики, а импорт – 19,0 процентов всего импорта республики из всех стран мира.

Учитывая значительные расстояния от РУ до Европейских стран большинство экспортных и импортных грузов перевозится морским и ж/д транспортом. Немалая доля грузооборота между РУ и Европейскими странами также приходится на автомобильные перевозки. Автотранспорт незаменим при мультимодальных перевозках, когда грузы необходимо довести до морских портов или логистических центров, сформированных на узловых ж/д станциях для перегруза их на корабль или ж/д состав. Необходимо отметить, что на 2.01.2005 г. Узбекистан заключил с 19 странами Европы двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении (см. табл.2.3.2).

- Соглашения и договоренности в области регулирования взаимной торговли, подписанные и достигнутые в рамках СНГ, также действуют в рамках организации Центрально-Азиатского Сотрудничества (ЦАС), так как членами данной организации являются Республика Казахстан, Российская Федерация, Кыргызская Республика, Республика Таджикистан и Республика Узбекистан. За 2004 год товарооборот Узбекистана со странами ЦАС (исключая Россию) составил 7,8 процента товарооборота республики со всеми странами мира, экспорт в страны ЦАС составил 7,7 процента экспорта во все страны мира, а импорт – 7,9 процента импорта из всех стран мира.

В планах работы организации ЦАС был включен вопрос о заключении Рамочного соглашения о международных автомобильных перевозках. Данное соглашение значительно ускорит товарооборот и уменьшит транспортные затраты в странах ЦАС.

На заседании глав государств организации ЦАС 7-8 октября 2005 года в Санкт-Петербурге по инициативе Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова произошло слияние организации ЦАС с Евразийским Экономическим Сообществом (ЕврАзЭС). Целесообразность такого шага была обусловлена современной ситуацией в странах, входящих в ЦАС и ЕврАзЭС. Цели и задачи организаций практически одинаковы, не было особых различий и среди их членов. В составе организации ЦАС не было Республики Беларусь, а в составе ЕврАзЭС – Республики Узбекистан. Новая структура даст возможность снять дублирование, сократить организационные структуры.

Накопившие большой опыт взаимного сотрудничества государства избрали новый путь интеграционного развития в регионе, занимающем огромное географическое пространство, обладающем большим потенциалом и возможностями. Представляется, что данное объединение позволит быстрее решать транспортные и таможенные проблемы, возникающие в ЕврАзЭС.

2.5 Профессиональная компетентность - залог безопасности и эффективности автомобильных перевозок

2.5.1 Профессиональная компетентность участников рынка автомобильных перевозок

Основная идея, философия рынка во всем цивилизованном мире заключается в том, чтобы допустить на рынок законопослушного компетентного налогоплательщика. Только компетентный специалист может успешно вести свой бизнес. Его знания в своей области деятельности это основной аргумент в борьбе с конкурентами.

Допуск на рынок автотранспортных услуг в странах ЕС определен Директивой 98/76 ЕС. Основными критериями допуска являются:

- **хорошая репутация** (отсутствие серьезных или неоднократных нарушений таможенных правил, безопасности движения и налогового законодательства)
- **финансовая устойчивость** (наличие свободных средств на осуществление обязательного сервисного технического обслуживания автотранспорта)
- **профессиональная компетентность** (доказательства, подтверждающие наличие знаний в области таможенного и транспортного законодательства, ведения бизнеса и др.)

Профессиональная подготовка, по мнению европейских экспертов, является одним из наиболее объективных критериев. Профессиональная подготовка является не только рычагом государственного регулирования в целях допуска на рынки транспортных услуг наиболее квалифицированных автоперевозчиков, но и способствует повышению безопасности и производительности труда, недостаточный уровень которой является одним из основных, негативных факторов, снижающих конкурентоспособность автоперевозчиков.

Задачи подготовки квалифицированных кадров всех уровней широко изложены в Национальной программе по подготовке кадров, утвержденной постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 29 августа 1997 года. В программе подчеркивается актуальность коренного реформирования всей системы образования, осуществления структурных преобразований с переориентацией действующих и созданием новых учебных заведений, прежде всего технических колледжей, бизнес школ и специальных учебных заведений для подготовки специалистов, способных работать в новых условиях и на современных технологиях.

Базовым образовательным центром по подготовке кадров для Автодорожного комплекса Республики Узбекистан является Ташкентский автомобильно-дорожный институт (ТАДИ)

ТАДИ является единственным в Центральной Азии специализированным Высшим учебным заведением, готовящим специалистов с Высшим образованием.

ТАДИ был образован в январе 1972 г. на базе автомобильно-дорожного факультета Ташкентского политехнического института (сегодня Государственного технического университета).

За время существования ТАДИ было подготовлено около 32 тысяч специалистов, которые работают на предприятиях автомобильной промышленности республики, в области эксплуатации и сервиса автотранспортных средств и дорожно-строительных машин, строительстве автомобильных дорог и аэродромов, научно-исследовательских институтах и центрах, проектных организациях, в Высших и Средних Специальных учебных заведениях.

Только за последние пять лет подготовлено:

	2001	2002	2003	2004	2005
Бакалавров	697	627	751	810	918
Магистров	91	103	102	111	121

Первый выпуск инженеров автомобилистов в РУ был организован еще 1928 г. на мелиоративно-инженерном факультете Туркестанского государственного университета (нынешний Национальный Университет Узбекистана)

С 1956 г. начата подготовка инженеров по специальности «Автомобильные дороги» на строительном факультете Среднеазиатского индустриального института (в дальнейшем Политехническом институте, нынешнем Государственном техническом университете), а с 1966 г. были приняты первые студенты по специальности, «Экономика и управление автотранспорта»

В настоящий момент в ТАДИ функционируют 5 факультетов:

- Автомобильный транспорт
- Автомобилестроение
- Дорожно-строительный
- Экономика и управление на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве
- Повышения квалификации в автодорожном комплексе

ТАДИ располагает необходимыми учебными и лабораторными помещениями, оснащенными на современном уровне. В институте работают свыше 400 преподавателей, 60% из которых имеют ученые степени и звания, из которых 38 докторов наук.

ТАДИ активно и весьма плодотворно проводит научно-исследовательские работы для отрасли. Коллектив ТАДИ способствовал повышению надежности автотранспортных средств, эксплуатируемых в среднеазиатском регионе, переводу двигателей на газообразное топливо,

снижению их токсичности. Обоснованы и внедрены в эксплуатацию 12 типов безопасных трезвенных автопоездов для междугородных и международных перевозок длиной до 24 метров.

ТАДИ внес существенный вклад во внедрение научной организации автоперевозок, транспортной логистики в Узбекистане, совершенствованию транспортно эксплуатационных показателей автомобильных мостов и дорог, строительство их из местного сырья.

ТАДИ является головным центром в РУ в области сертификации, стандартизации требований и методов контроля свойств и систем обеспечивающих безопасность автотранспортных средств и дорожных машин.

Начало профессиональной подготовки специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в области международных перевозок в РУ было осуществлено в ТАДИ.

Учебно-научный центр ТАДИ «Сертификация профессиональной компетентности на автомобильном транспорте» (УНЦ «СПКАТ») был организован 15.07.1996 г., во исполнение Постановления КМ.РУз. № 175 от 12.05.1996 г., в части сертификации профессиональной компетентности в области международных перевозок, по просьбе Государственной акционерной корпорации «Узавтотранс», являющейся до 11.06.1998 г. Государственным органом по лицензированию в области автомобильного транспорта.

С целью унификации обучения операторов транспорта (специалисты юридических лиц и индивидуальные предприниматели) в Узбекистане, с требованиями ЕС и получения сертификата профессиональной компетентности (СПК) в области международных перевозок, в августе 1996 г. в течение 4-х недель, по проекту № 10 программы TACIS-TRACECA «Услуги автомобильного транспорта», 10 преподавателей ТАДИ прошли специальное обучение и получили сертификаты ЕС – титчера (преподавателя) на курсах СПК. ТАДИ был выбран получателем раздела по СПК этого проекта, как ведущий ВУЗ в ЦАР.

С целью обеспечения начала лицензирования транспортных услуг, с 15.07.96 по 26.10.96, УНЦ были организованы недельные ускоренные учебные курсы для менеджеров юридических лиц – транспортных компаний по СПК на международных перевозках, с выдачей удостоверения сроком действия 3 года.

С ноября 1996 г. программа обучения УНЦ СПКАТ была полностью гармонизирована с программой IRU, с учетом национального законодательства и особенностей перехода РУ к рыночной экономике. Обучение проводилось по 2-х недельной программе со сдачей тестового экзамена независимой комиссии и выдачей сертификата сроком до 5 лет

Учитывая высокую ответственность водителей юридических лиц, которые занимаются международными перевозкам, по заданию ГАК «Узавтотранс» в Ташкентском автодорожном техникуме, для них были организованы недельные курсы СПК на международных перевозках, с

выдачей удостоверений. Такие курсы для водителей юридических лиц существуют в Германии, Голландии (страны ЕС), во всех странах Восточной Европы, Молдавии, с 1998 г. в Казахстане

Программа обучения водителей юридических лиц разработана УНЦ СПКАТ. С 1999г. УНЦ также начал проводить обучение водителей, осуществляющих МАП.

В целях проведения единой политики и методологии в вопросах подготовки, переподготовки кадров, повышения их квалификации, всесторонних исследований проблем на автомобильном и речном транспорте и совершенствования нормативно-правовой базы в этой сфере, руководствуясь согласием Кабинета Министров Республики Узбекистан, при Узбекском агентстве автомобильного и речного транспорта в 2002 году создан научно-методический центр «Автодарётранс-илм».

Центр «Автодарётранс-илм» участвует в разработке и совершенствовании законодательной и нормативно - правовой базы в области автомобильного и речного транспорта с максимальной гармонизацией ее с законодательством Европейского сообщества. А также, ведёт работу по переподготовке руководителей юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, в части обеспечения выполнения квалификационных требований в соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 21 августа 2003 года «Об утверждении положений о лицензировании отдельных видов деятельности в сфере транспорта».

В РУ приказом начальника Узбекского агентства автомобильного и речного транспорта от 26.04.2004 №65 утверждено «Положение о квалификационных требованиях к работникам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, занятым на перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом». Установлено обязательное обучение для лицензиатов - менеджеров компаний, индивидуальных предпринимателей и водителей юридических лиц в области международных автомобильных перевозок.

С этой целью, Центром «Автодарётранс-илм» организованны 4-х недельные курсы переподготовки руководителей юридических лиц, недельные курсы для индивидуальных предпринимателей, занятых перевозкой пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

Учёба руководителей на курсах организована также при Термезком государственном университете, Ташкентском, Кокандском, Бухарском, Ургенчском и Нукусском автодорожных колледжах.

В процессе обучения используется их научно-педагогический состав, а также высококвалифицированные специалисты отрасли. По окончании курсов сдаются экзамены по тестам независимой комиссии и выдается сертификат сроком на 3 года.

В соответствии с международными требованиями СПК Центром осуществляется, в обязательном порядке, обучение и повышение квалификации руководителей предприятий и водителей, занятых на международных перевозках.

Кроме этого Центр на курсах по заказу предприятий и организаций осуществляет повышение квалификации специалистов по различным

направлениям, таким как безопасность автомобильных перевозок, охрана труда и техника безопасности, основа безопасности движения и правила дорожного движения и другие.

Разработанные программы переподготовки и повышения квалификации согласованны с министерством высшего и среднего специального образования Республики и утверждены Узбекским агентством автомобильного и речного транспорта.

За время работы Центра по международным перевозкам повысили квалификацию и получили сертификат соответствия 2069 слушателя. А на курсах по переподготовке руководителей юридических лиц повысили квалификацию 646 руководителей и 3883 индивидуальных предпринимателей»

2.5.2 Академия международного союза автомобильного транспорта.

Учитывая значимость профессиональной подготовки, как для транспортного сектора, так и общества, в 2000 г. была создана Академия при Международном союзе автомобильного транспорта (MCAT) (IRU AKADEMY) г. Женева.

Основной целью Академии MCAT является повышение качества профессиональной подготовки специалистов транспортного сектора по единым международным требованиям.

Деятельность Академии MCAT направлена на:

- укрепление безопасности на дорогах и повышение качества обслуживания;
- увеличение числа высокообразованных профессионалов, будь то за рулем автомобиля или в кресле административного совета автотранспортной компании;
- содействие более полному согласованию стандартов, регламентирующих профессиональную подготовку кадров, проверку знаний и выдачу дипломов, что позволит обеспечить более справедливые условия конкуренции на международном транспортном рынке;
- небольшие вложения в профессиональную подготовку сегодня, чтобы выиграть много в завтрашней работе.

Стандарты Академии MCAT полностью соответствуют нормативным актам ЕС и дают дополнительные преимущества в плане обеспечения всеобъемлющих стандартов и информации, а также сертификации национальных программ профессиональной подготовки и систем экзаменационной проверки на основе наиболее эффективной практики, сложившейся в мире.

Стандарты Академии MCAT распространяются не только на содержание программ профессиональной подготовки, но и на требования, предусматривающие высокое качество учебных методов, используемых

учебно-педагогических средств, квалификации и компетенции преподавательского состава, а также базовых условий проведения экзаменов.

Академия работает с учебными центрами ассоциаций-членов MCAT. 32 учебные организации из 30 стран, рекомендованные ассоциациями-членами MCAT, прошли аккредитацию Академии, представив для сертификации учебную базу, программы обучения и методические материалы. В странах СНГ таких учебных центров – 6 (Россия, Молдавия, Узбекистан, Казахстан, Украина, Белоруссия).

В Узбекистане таким центром является учебно-научный центр (УНЦ) «BILIMINTERTRANS». УНЦ «BILIMINTERTRANS» является образовательным и научно-исследовательским учреждением в области автомобильного транспорта. УНЦ «BILIMINTERTRANS» создан с целью проведения обучения и повышения квалификации заявителей лицензий на осуществление международных и республиканских автомобильных перевозок, в рамках программы TACIS-TRACECA Европейского союза (ЕС) при содействии Международного Союза Автомобильного Транспорта (MCAT, IRU).

Учредителями ООО УНЦ «BILIMINTERTRANS» являются Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCUZ) и Ташкентский автомобильно-дорожный институт (ТАДИ).

30 сентября 2002 года УНЦ «BILIMINTERTRANS» аккредитован Академией MCAT на право обучения менеджеров и индивидуальных предпринимателей по программам сертификации профессиональной компетентности на международных и национальных грузовых и пассажирских перевозках. На Генеральной Ассамблее MCAT в г. Женеве 8 ноября 2002 г. состоялось вручение Сертификата об аккредитации УНЦ «BILIMINTERTRANS» (Рис 2.5.1).

Техническая помощь ЕС и содействие MCAT позволили создать учебную и техническую базу УНЦ, соответствующую международным стандартам в области делового образования

За время существования Академии MCAT на 2.01.2005 г. свыше 3000 автоперевозчиков получили дипломы Академии, которые подтверждают, что их обладатели окончили курс и сдали квалификационный экзамен в соответствии с требованиями стран ЕС, которые конкретизированы и ужесточены Академией.

В странах ЕС на 1.01.2005г. обладателями таких дипломов стали свыше 1250 человек, в Узбекистане 156.

Обладатели дипломов Академии IRU имеют преимущество в конкурентной борьбе на международном рынке автоперевозок. Наличие диплома Академии IRU гарантирует высокий профессионализм, знание правил международных автоперевозок, что является важным фактором в конкурентной борьбе. Диплом Академии MCAT является своего рода «торговой маркой», маркетинговым инструментом для перевозчика и компании, в которой он работает. (см. рис. 2.5.2 и 2.5.3).

УНЦ «BILIMINTERTRANS» осуществляет обучение **менеджеров, специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей** по следующим программам:

- международные грузовые автомобильные перевозки;
- международные пассажирские автоперевозки;
- советник по безопасности и организации международных автомобильных перевозок опасных грузов;
- перевозка грузов в пределах Республики Узбекистан.

Подготовка водителей юридических лиц ведется по направлениям перевозочной деятельности:

- водитель международных грузовых перевозок;
- водитель международных пассажирских перевозок;
- водитель международных автомобильных перевозок опасных грузов.

По окончании обучения слушатели сдают квалификационные экзамены. Сдавшие экзамены получают сертификат профессиональной компетентности.

Менеджеры, специалисты юридических лиц и индивидуальные предприниматели, ответившие правильно на более 70% экзаменационных вопросов, имеют право на получение Диплома Академии MCAT – IRU и внесение их фамилий на вебсайт Академии.

УНЦ «BILIMINTERTRANS» проводит также обучение и повышение квалификации персонала по согласованным с заказчиком программам и возможным выездом преподавателей на предприятия:

- Контроль безопасности автоперевозок и транспорта.
- Режимы труда и отдыха водителей. Тахографы.
- Обработка тахограмм.
- Маркетинг рынка транспортных услуг.
- Финансовый менеджмент.
- Разработка бизнес-плана.

Обучение в УНЦ «BILIMINTERTRANS» проводят опытные преподаватели из числа профессорско-преподавательского состава ТАДИ, специалисты и эксперты с большим опытом работы в области международных автомобильных перевозок, имеющие специальную подготовку и международные сертификаты преподавателя, регулярно повышающие квалификацию в зарубежных учебных центрах.

CERTIFICATE

IRU ACADEMY

This is to certify that

the Certificate of Professional Competence (CPC) in National and International Road Haulage and Passenger Transport
Training Programme run by

Bilimintertrans Training Scientific Centre

TASHKENT, UZBEKISTAN

has been submitted by the IRU ACADEMY
AS MEETING THE IRU ACADEMY TRAINING, TESTING & DIPLOMA STANDARDS

BL-UZ-02-A01




Tatiana Minerva
IRU Academy Accreditation Committee Chairperson


Martin Perry
IRU Secretary General



This Certificate is valid for five years from the date of issue

Issued by the International Road Transport Union (IRU) Academy in Lyons, on 30th day of September 2017

Рис. 2.5.1 Сертификат об аккредитации УНЦ «BILIMINTERTRANS»

DIPLOMA

IRU ACADEMY

This is to certify that

Kodirjon Khodjiev

Born in Uzb. - Tynda, Tajikistan on 07 November 1972,
has successfully passed the examination for the

Certificate of Professional Competence

IN ACCORDANCE WITH THE IRU ACADEMY TRAINING, TESTING & DIPLOMA STANDARDS IN

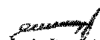
NATIONAL AND INTERNATIONAL ROAD HAULAGE

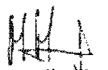
BL-UKR-07-237200006




Dr. Valery Gerasimov
Deputy TAC "Bilimintertrans"




Vadim Shumakov
Deputy Head of Urban Agency of Automobile and Road Transport


Martin Perry
IRU Secretary General

Issued by the International Road Transport Union (IRU) Academy in Geneva, March 2004

Рис. 2.5.2. Образец Диплома Академии МСАТ о профессиональной компетентности в области национальных и международных автомобильных перевозок.



**Рис.2.5.3 Вручение диплома Академии МСАТ в УНЦ
«BILIMINTERTRANS»**

В конце 2004 и начале 2005 г. УНЦ проводил обучение работников Государственной службы безопасности дорожного движения МВД РУ по специальной программе «Требования и обеспечение безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов». Было обучено свыше 200 сотрудников офицерского состава ГС БДД. На рис. 2.5.4 представлено количество слушателей по различным видам обучения.

УНЦ «BILIMINTERTRANS» проводит активные научные исследования в области правового регулирования международных автомобильных перевозок и рынка транспортных услуг, развития транспортных коммуникаций, контроля, стандартизации и повышения безопасности транспортных средств.

По заказу AIRCUZ УНЦ с сентября 2001 по январь 2002 г. был выполнен детальный анализ состояния международных автомобильных перевозок (МАП) в РУ, выявлены все внутренние и внешние проблемы, которые существенно влияют на развитие МАП, осуществляемых национальными перевозчиками. Была предложена программа по решению данных проблем и развитию МАП в Республике.

По заказу Государственной службы БДД МВД РУ разработаны два Государственных стандарта, которые были гармонизированы с требованиями, установленными в «Соглашении о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных

средств и о взаимном признании таких осмотров» (Документ ЕЭК ООН от 10.1997 г.), приложение 2 «Периодический осмотр транспортных средств – обязательные проверки».

1) O'z DSt 1057: 2004 «Средства автотранспортные. Требования безопасности к техническому состоянию».

2) O'z DSt 1058: 2004 «Средства автотранспортные. Технический осмотр. Методы контроля».

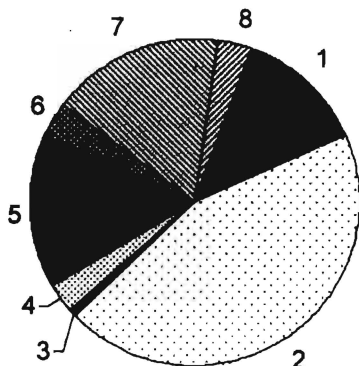


Рис 2.5.4 Количество обучившихся слушателей в УНЦ «BILIMINTERTRANS»:

1. Менеджеры в области МАП грузов – 156;
2. Водители в области МАП грузов – 540;
3. Менеджеры в области МАП пассажиров – 12;
4. Водители в области МАП пассажиров – 34;
5. Водители по МАП опасных грузов – 186;
6. Специалисты (консультанты) по МАП опасных грузов – 42;
7. Сотрудники государственной службы БДД по требованиям безопасности междугородных и международных перевозок – 206;
8. Инженеры и специалисты предприятий в области обеспечения безопасности и контроля технического состояния АТС – 42.

Совместно с ТАДИ и Джизакским политехническим институтом разработана «Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Республики Узбекистан».

В составе консорциума компаний NEA и VTL (Нидерланды), GTZ (Германия), PTRC (Соединенное Королевство), ЗАО НИИ ТК (Казахстан) УНЦ «BILIMINTERTRANS» участвовал в реализации проекта TRACECA: «Повышение квалификации Руководящего Состава» (EUROREPID [113181] C/CV[MULTI]). Преподаватели УНЦ проводили обучение в потоках слушателей из 13 стран TRACECA по теме «Проблемы и пути развития автоперевозок по коридору TRACECA» и в специализированной группе по перевозке опасных грузов.

Профессорско-преподавательским составом УНЦ «BILIMINTERTRANS» был разработан ряд учебных пособий, которые изданы и являются раздаточным материалом при обучении слушателей различных курсов (см. рис. 2.5.5):

1. Международные автомобильные перевозки грузов. Конспект лекций, 2002 154 стр.
2. Международные автомобильные пассажирские перевозки. Конспект лекций, 2002 г., 112 стр.
3. Международные автомобильные перевозки опасных грузов. Конспект лекций, 2003 г., 42 стр.
4. Бизнес план транспортных компаний: рекомендации по составлению / Учебное пособие, 2003 г., 50 стр.
5. Международные автомобильные грузовые перевозки / Учебное пособие, 2004 г., 212 стр. (1 издание);
6. Требования безопасности при междугородных и международных автомобильных перевозках/ Учебное пособие, 2004 г., 174 стр.
7. Международные автомобильные грузовые перевозки / Учебное пособие, II издание, 2005, Т I – 252 стр, Т II-260 стр.
8. Международные автомобильные перевозки опасных грузов / Учебное пособие, 2005г., 87 стр.

2.5.3 Гармонизация обучения международных автоперевозчиков.

Учитывая актуальность гармонизации стандартов подготовки специалистов в области МАП, странами СНГ была достигнута договоренность о вынесении рассмотрения данного вопроса на уровень министров транспорта в рамках КТС СНГ. При Совете по автомобильному транспорту КТС была создана рабочая группа по разработке предложений по данному вопросу, куда входит и представитель УНЦ «BILIMINTERTRANS». Результаты анализа подтвердили необходимость гармонизации нормативной правовой базы, а также содержания программ обучения и квалификационных экзаменов в странах СНГ.

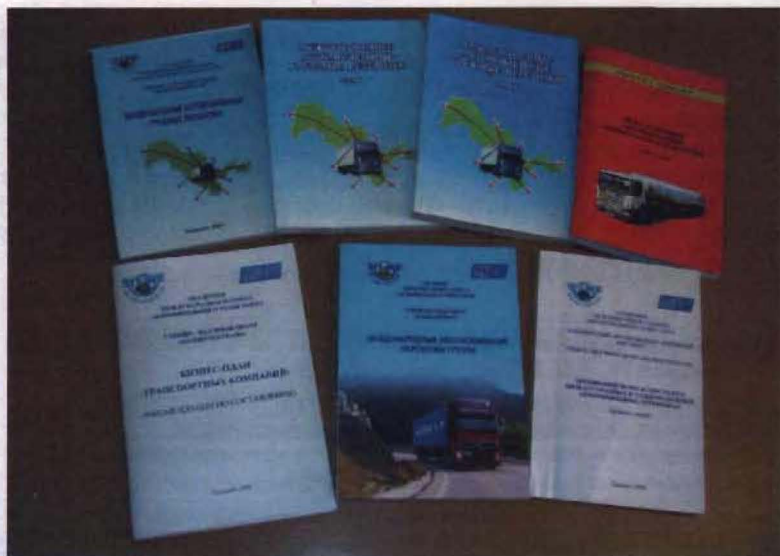


Рис 2.5.5 Основные учебные пособия, разработанные в УНЦ «BILIMINTERTRANS»

Особая роль в деле организации и совершенствования профессиональной подготовки отводится профессиональным ассоциациям и их учебным центрам.

Складывающийся союз национальных ассоциаций международных автоперевозчиков и MCAT, при соответствующей поддержке национальных министерств транспорта, порождает надежду, что он сможет решить важные задачи гармонизации стандартов и повышения качества профессиональной подготовки международных автоперевозчиков в интересах экономик всех стран - участников проекта.

В 2005г. данная работа заканчивается, и всем странам участникам КТС СНГ будут предложены гармонизированные стандарты профессиональной подготовки международных автоперевозчиков. Все они базируются на стандартах Академии MCAT

Подписание РУ Соглашения СНГ о гармонизации стандартов профессиональной компетентности специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих международные автоперевозки, и взаимном признании дипломов, сертификатов и иных документов, подтверждающих профессиональную компетентность их обладателей, позволит вывести систему и качество обучения автоперевозчиков в других учебных центрах на международный уровень, повысить конкурентоспособность их бизнеса.

Ниже приведена оригинальная программа обучения менеджеров, специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей по которой проводят обучение в УНЦ «BILIMINTRTRANS». Программа полностью соответствует стандарту обучения Академии Международного Союза автомобильного транспорта (МСАТ), основанного на Директиве ЕС 98/76 и учитывает национальное законодательство в области автотранспорта, допуска к профессии и развития бизнеса. Программа предложена в проект Соглашения СНГ о гармонизации стандартов профессиональной компетентности на автотранспорте.

2.5.4 Программа обучения менеджеров, специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей для сертификации профессиональной компетентности в области международных автомобильных перевозок

№	Наименование модулей и тем занятий
1	
	• Приоритет и достоинства автомобильного транспорта • Основные понятия: - международная автомобильная перевозка (МАП) - мультимодальная перевозка - интермодальная перевозка - перевозка в/из третьих стран - каботаж • Международные транспортные коридоры. Существующие, развивающиеся и перспективные транспортные коммуникации к морским портам, в страны Европы и Азии. Пути их развития. • Деятельность международных организаций в области автотранспорта - ЕЭК ООН, ЭСКАТО, МСАТ, ФИАТА, ЕКМТ, КТС СНГ. • Международные конвенции и соглашения в области транспорта. - Характеристика наиболее значимых из них для развития МАП. - Присоединение страны к конвенциям и соглашениям. • Состояние МАП в стране, основные проблемы и пути развития.
	• Правовое регулирование МАП - основные принципы организации МАП - разрешительная система при МАП, защита национальных перевозчиков - двусторонние и многосторонние международные соглашения

	- квоты на МАП, безразрешительная система на отдельные виды перевозок, - типы и образцы разрешений - рекомендации Сводной резолюции (СР.4) КВТ ЕЗКООН «Об облегчении МАП». - регулирование МАП международными конвенциями и соглашениями • Паспортно-визовое оформление при МАП. Категории виз, их назначение. Процедуры получения. Шенгенское соглашение. • Национальное законодательство в области МАП. • Профессиональная компетентность всех участников, осуществляющих и контролирующих МАП.
3.	Национальное законодательство в области бизнеса и транспорта
3.1	<i>Законодательство РУ в области предпринимательства, экономической деятельности, равноправия и защиты всех форм собственности.</i> • Различные виды организации бизнеса компаний и фирм, индивидуальных предпринимателей. Полномочия каждого вида, преимущества, недостатки, законодательные акты, регулирующие их деятельность. • Гарантии государства в отношении равноправия всех форм собственности. • Положения в отношении неплатежеспособности компаний, банкротства и их закрытия.
3.2	<i>Законодательство в области транспорта.</i> • Нормативные акты и документы в области транспорта и безопасности дорожного движения. • Законодательные положения по заключению контрактов. Транспортные контракты. • Структура контракта, составление контракта, сроки исполнения, ответственность перевозчика, рассмотрение претензий. • Социальная защита и страхование на автотранспорте.
3.3	<i>Регулирование допуска к рынку транспортных услуг.</i> • Либерализация в области автомобильного транспорта. Политика государственного регулирования деятельности транспорта. • Основные принципы допуска к рынку транспортных услуг. • Лицензирование транспортных услуг, основные требования и предъявляемые документы. Процедура лицензирования. • Сертификация транспортных услуг.
4.	Бизнес на автомобильных перевозках
4.1	<i>Управление бизнесом транспортных услуг.</i> • Стратегия бизнеса.

	• Ведение коммерческих операций, формы оплаты, банковские услуги. • Этика и инфраструктура бизнеса. • Информационное и кадровое обеспечение бизнеса. • Качество и конкурентоспособность транспортных услуг.
4.2	Маркетинг транспортных услуг. • Определение и стратегия маркетинга. • Основные принципы и анализ SWOT. • Сегментация рынка. • Ценообразование транспортных услуг. • Реклама и другие способы предложения продаж транспортных услуг. • План маркетинга.
4.3	Бизнес-план транспортных компаний. • Цель, функции и структура бизнес-плана. Рекомендации по подготовке информации и разработке бизнес-плана компаний и индивидуальных предпринимателей.
4.4	Финансовый менеджмент. • Определение структуры основного и оборотного капитала, основных источников денежных средств. • Оценка и структура затрат. Расчет себестоимости транспортных услуг. • Формирование тарифа на перевозку. • Законодательство и национальные требования по НДС на транспортные услуги. • Отчет о прибылях и убытках. • Стратегия финансирования предприятия, различные формы кредитов и методы оплаты. • Активы, собственность компании, обязательства, задолженности. • Содержание балансового отчета. • Капитал компании и движение денежных средств. • Оценка эффективности деятельности компании.
4.5	Расчетно-аналитическая работа «Бизнес-план транспортной компании» Практические занятия по разработке бизнес-планов транспортных компаний и индивидуальных предпринимателей.
5.	Классификация, технические стандарты, выбор и обеспечение безопасности автотранспортных средств (АТС)
5.1	Требования к конструкции и выбор АТС. • Международная классификация АТС. • Национальные и международные технические стандарты по конструктивной и экологической безопасности АТС, весовым и габаритным параметрам. • Сертификация АТС. • Выбор АТС по видам перевозок, критериям надежности,

	экономичности и безопасности в эксплуатации. • Способы приобретения АТС - прямая оплата, кредит, оперативный и финансовый лизинг, аренда.
5.2	Контроль и обеспечение безопасности АТС. • Юридическая ответственность перевозчика за техническое состояние АТС, способы поддержания надежности и безопасности АТС в эксплуатации. • Технический осмотр, нормативы, периодичность проведения и номенклатура контролируемых параметров. Международное признание технических осмотров. Станции технического контроля, оборудование. • Сервисное обслуживание АТС. Типы СТО АТС. • Транспортная консультация индивидуальным предпринимателям для ведения учета и затрат на ТО и ТР АТС.
6. Организация международного автомобильного движения.	
6.1	Международные транспортные коммуникации и организация дорожного движения. • Классификация и перечень международных магистралей, требования и нормативы. • Европейское соглашение о международных автомагистралях. • Международная сеть дорог «Е». • Развитие сети дорог в Республике, плотность сети, протяженность дорог, соединение их Евроазиатскими транспортными сетями. • Перечень автомобильных дорог РУ, предназначенных для транзитного движения. • Ограничения движения АТС по размерам и весам, нагрузкам на оси в странах СНГ, Европы, Иране, Турции, Китае. • Основные погранпереходы на автомагистралях Европы и Азии, режимы работы. • Международные конвенции о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах. • Безопасность движения, допустимые скорости движения. • Предотвращение аварий. Процедура оформления дорожно-транспортных происшествий. • Практические занятия по ориентированию и составлению рациональных маршрутов международных перевозок по картам и атласам автомобильных дорог.
6.2	Организация труда и отдыха водителей (Соглашение ЕСТР) • Юридические требования, относящиеся к режиму труда и отдыха водителей АТС, регулируемые национальными нормативами, директивой ЕС 3820/85 и Соглашением ЕСТР. • Контрольные устройства – тахографы за соблюдением режима труда и отдыха водителей (3821/85 ЕС).

	• Требования, проверка, калибровка и пломбирование тахографов. • Тахограммы, порядок их оформления и обработки. • Обязанности водителей и работодателей по использованию тахографа. • Практические занятия по конструкции тахографа, заполнению и оформлению тахограмм. • Разбор транспортной ситуации при планировании режима труда водителей на различных маршрутах.
7.	Организация международных автомобильных перевозок
7.1	<i>Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19.05.1956 г.</i> • Цель и область применения конвенции. • Заключение и исполнение договора перевозки, структура накладной CMR. • Юридическая ответственность перевозчика, претензии, иски, сроки их предъявления, средства защиты перевозчика по условиям КДПГ. • Транспортировка несколькими перевозчиками и другими видами транспорта. • Страхование, права и обязанности сторон.
7.2	<i>Перевозка опасных грузов.</i> • Оранжевая книга. Соглашения ADR, RID, IMDG, IATA. • Основные положения Европейского соглашения ADR – Международная дорожная перевозка опасных грузов (1957 г.). • Классы опасных грузов (ОГ). • Требования к таре, упаковке ОГ. • Типы АТС и их оборудование, требования к ним. • Маркировка тары и транспорта. • Сертификация АТС для перевозки ОГ. • Транспортная документация и тремкарта. • Особенности погрузки, разгрузки и перевозки ОГ. • Обучение водителей и консультанта по безопасности перевозок ОГ.
7.3	<i>Перевозка скоропортящихся грузов и животных.</i> • Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) от 1.09.1971 г. Цель, область применения, участники соглашения, преимущества, недостатки, типы грузов, соблюдение температурного режима. • Сертификация специального оборудования, требования, инспекция оборудования при его эксплуатации. Нарушения, взыскания и штрафы. • Национальное законодательство и правила перевозки животных. • Типы АТС, очистка, санитарные нормы.

7.4	<i>Инкотермс – 2000</i> • Интернациональная коммерческая терминология – 2000 – свод международных правил по торговым терминам условий поставки товаров. • Базисные категории и группы терминов. Виды транспорта, соответствующие условиям поставки товаров. • Инкотермс – 2000 - базисные условия поставки грузов в контрактах купли-продажи. • Обязанности продавца и покупателя, упаковка, погрузка, оплата фрахта (перевозки), страхование. Таможенные формальности.
7.5	<i>Торговая документация и процедуры.</i> • Основные виды торговой документации. Юридические полномочия торговых документов. • Торговая накладная, содержание условия выдачи. • Коносамент судоходной компании. • Коносамент экспедиторской компании. • Консульская накладная • Сертификат происхождения товара, случаи использования, ведомства, выдающие данный сертификат.
7.6	<i>Налогообложение АТС при международных перевозках.</i> • Цели и принципы налогообложения. • Конвенция по налогообложению АТС от 1956 г., область распространения конвенции. • Особенности налогообложения АТС в ЕС, СНГ, РУз. • Сборы за использование инфраструктуры. Соглашение «Евровиньетте». • Налоги на топливо, кол-во топлива АТС, необлагаемое налогом
7.7	<i>Страхование при международных перевозках.</i> • Основы страхования. Виды страхования. • Положение и ответственность грузовладельца и перевозчика по конвенциям TIR, CMR. Страхование груза. • Страхование гражданской ответственности. Опыт ЕС в страховании АТС. Зеленая карта (Грин карта). • Полное страхование АТС. «Автокаско». • Отчет о ДТП – документ для страховой компании.
7.8	<i>Подготовка документов при международных автомобильных перевозках</i> • Перечень необходимых документов для водителя, транспортного средства и груза. • Подготовка и проверка документов к началу перевозки. • Инструкция МСАТ (IRU) по безопасности МАП
8. Таможенные процедуры и документация	

8.1	Таможенный контроль при перемещении грузов через границу - Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 г.). Таможенные уведомления и инструкции. - Грузовая таможенная декларация. Формы ТД-1, ТД-2. - Таможенные режимы, тарифы и пошлины. - Таможенные документы, сертификаты происхождения и соответствия. Фитосанитарный сертификат. - Единый административный документ (ЕАД) в ЕС. Назначение и функции, география использования ЕАД.
8.2	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция TIR) - Цель, область применения, участники Конвенции. - Элементы системы МДП. Книжка МДП, ее структура. - Принцип действия системы МДП при перевозках грузов. Разрешение споров, ответственность перевозчика. - Допуск автомобилей и контейнеров, требования к АТС. Свидетельство о допуске. Табличка TIR. - Особенности применения системы МДП при перевозке грузов различными видами транспорта. «Открытый» TIR, дополнительные документы на груз. - Система Safe TIR
8.3	Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, 1956г (Карнет де Пассаж). - Основные положения, требования и основные элементы конвенции. - Карнет де Пассаж. - Структура книжки, срок действия, страны требующие его. - Выдача Карнетов де Пассаж, ассоциации-гаранты.
8.4	Международное соглашение на временный ввоз определенного класса товаров (Карнет АТА) - Основные положения и требования. Соглашения, область применения, участники соглашения. - Структура, основные элементы, срок действия Карнета АТА, организации - гаранты. - Процедура использования Карнета АТА
9	Работа с экспедиторами. Альтернативные услуги и оборудование
9.1	Экспедиторская компания, агентство. Работа с перевозчиками. - Область деятельности экспедиторской компании, организация грузовых перевозок, ответственность экспедитора. Документация. - Оплата экспедиторских услуг, преимущества работы через экспедиторские компании. - Международная федерация экспедиторских компаний – ФИАТА.

	Международные транспортно-экспедиционные документы и формы ФИАТА, коносамент мультимодальных перевозок. Сертификат экспедитора на транспортировку грузов. Оплата за перевозки «Пигги-бэк» и «Ро-Ро»
9.2	Контейнеризация перевозок. • Преимущества и недостатки перевозки грузов в контейнерах. • Типы контейнеров, размеры, «сборные контейнеры» для перевозки мелких партий товаров. Автомобили со сменными кузовами. • Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 г.) и Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым в международных перевозках (1994г.). Основные положения. • АТС для перевозки контейнеров, безопасность их транспортировки. • Особенности погрузки и выгрузки контейнеров с АТС, ж/д подвижного состава, судов-контейнеровозов. • Назначение и размеры поддонов.
9.3	Транспортное обеспечение логистики • Понятие логистика • Роль транспорта в логистических операциях. • Сбор, сортировка и хранение грузов. • Классификация терминалов. Погрузочно-разгрузочные работы. • Выбор АТС и оформление документов.
9.4	Электронная передача данных при автоперевозках • Электронные средства связи, электронная почта. Интернет. • Запись и передача данных автомобиля и деятельности водителя, отслеживание пути автомобиля и грузов. • Электронные системы оформления заказов, счет фактур, составление калькуляции перевозок, расписания работы АТС и др.

2.6 Состояние, проблемы и основные направления развития международных автомобильных перевозок

2.6.1 Состояние международных автомобильных перевозок в Узбекистане

Автомобильный транспорт и осуществляемые им международные перевозки становятся катализатором развития национальных экономик, надежным источником пополнения бюджета в странах Европы и Азии. Международные автомобильные перевозки во всем мире считаются высокорентабельным бизнесом, они оказывают значительное влияние на развитие экономики своих стран.

В ЕС на автоперевозки сейчас приходится 44% всего рынка грузоперевозок, при этом на морские – 41%, на железные дороги – 8%, на внутренние водные пути – 4%. По данным исследований, проведенных в США, стоимость транспортных услуг в процессе снабжения производства и распределения составляет сегодня до 1/3 цены конечного продукта.

Международная перевозка автомобильным транспортом должна стать одной из динамично развивающихся сфер экономической деятельности и предпринимательства в Узбекистане, причем без каких-либо финансовых вливаний государства в эту отрасль, значительно увеличивая долю валютных поступлений в Республиканский бюджет.

Для цивилизованного и безопасного осуществления международных автомобильных перевозок Республика Узбекистан присоединилась к 11 международным конвенциям и соглашениям и протоколу к Конвенции о договоре международной перевозки грузов – CMR КДПГ (см. табл. 2.3.1).

Активно ведется работа по заключению межправительственных соглашений в области международного автомобильного сообщения с зарубежными странами. В настоящий момент с 28 странами СНГ, Азии и Европы заключены международные соглашения об автомобильном сообщении (см. табл.2.3.2).

Одним из первых автопредприятий, созданных в Узбекистане для осуществления международных автомобильных перевозок, стало организованное в марте 1989 г. автотранспортное предприятие по международным перевозкам САТП МП «Узинтранс». Предприятие было создано на основании совместного приказа Министерства автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и Республиканского хозяйственного внешнеторгового объединения «Узбекинторг». Тогда же были получены первые 19 седельных магистральных тягачей – двухосные МАЗ 5432 и трехосные МАЗ 6422.

В августе 1989 г. 9 автомобилей из Узбекистана совершили первые международные рейсы в Китай. До 1991 г САТП МП «Узинтранс» было единственным в Узбекистане предприятием, чьи автомобили осуществляли международные перевозки в 16 стран мира: Грецию, Италию, Германию, Финляндию, Голландию, Турцию, Иран и другие страны.

В 1993 году на базе САТП МП «Узинтранс» создано внешне- торгово-транспортное объединение «Узинтранс», в состав которого входили: АТП МП «Узинтранс», СП «Афганторгтранс», СП Узкитайторгтранс, СП «УзКамко», МАП «Узинтранс-Булунгур», Внешторговая туристическая фирма «Узинтранс-импэкс», узбекско-турецкое СП «VGD-Intrans». Кроме того, были открыты представительства в городах Термезе, Бобруйске, Андижане.

В 1996 году проведена приватизация предприятия и ВТТО «Узинтранс» стал открытым акционерным обществом «В.К. INTRANS». В результате реализации государственной доли предприятием в настоящее время владеют частные инвесторы.

На балансе «В.К. INTRANS» имеется 86 ед. большегрузных автомобилей, в том числе 50 ед. «Мерседес-Бенц 1935S», 36 ед. «МАЗ-64229» и «МАЗ-54323» грузоподъемностью 20-24 т, 4 автобуса международного класса марки «Мерседес-Бенц 0330». «В.К. INTRANS» наряду с осуществлением перевозок в Россию, Иран, Турцию, начал активно осуществлять перевозки в Афганистан.

В 1993 г на базе СП «Урта Осие Транс» была создана Транспортно-экспедиционная компания (ТЭК) «Урта Осие Транс» для осуществления международных автомобильных перевозок. Под государственный кредит были получены первые 200 немецких автопоездов, современных для того времени, с седельными тягачами Мерседес – Бенц 1838.

В 1995 г, на основании Постановления Кабинета Министров РУз от 15.05.95 №318, на базе ТЭК «Урта Осие Транс» при Министерстве внешних экономических связей была создана Государственная акционерная компания (ГАК) «Урта Осие Транс», специально предназначенная для организации и осуществления экспортно-импортных перевозок, а также всех видов международных экспедиторских услуг, проведения лизинговых и консалтинговых операций и другой внешнеэкономической деятельности.

В настоящий момент АК МАП «Урта Осие Транс» является самой крупной транспортной компанией в РУ, представляет собой холдинг, в который входят ряд дочерних и малых совместных транспортных предприятий, специализирующихся на перевозках грузов по направлениям Европа, Турция, Иран, СНГ, Афганистан.

Для дальнейшего развития международных автомобильных перевозок в Узбекистане в 1994-1996 годах на конверсионном заводе в г. Дружба Хорезмской области была организована сборка 400 седельных тягачей Мерседес – Бенц 1935, которые были проданы в кредит различным транспортным компаниям Республики, в частности:

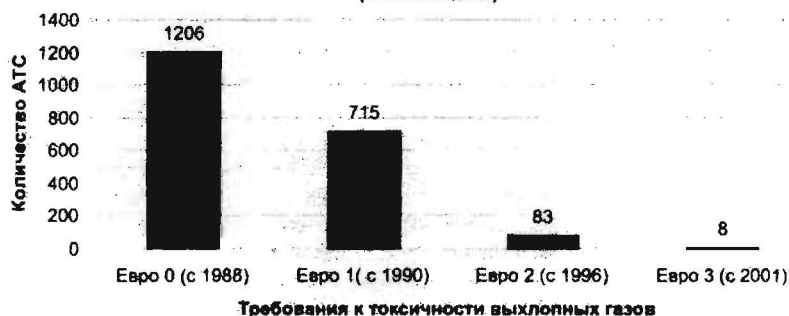
- 12 региональным транспортным предприятиям АТК «Агротранс» – 180 тягачей;
- ГАК МАП «Урта Осие Транс» - 100;
- «БК Интранс» – 50;
- АТО «Автосаноаттранс» – 17;
- ОАО «АТЭК» - 15.

и другим транспортным предприятиям.

В Узбекистане на 2.01.2005г. было около 2 тысяч автотранспортных средств (АТС), имеющих возможность осуществлять международные автомобильные перевозки.

Автомобильный транспорт Узбекистана практически полностью функционирует по законам рыночных отношений. Хозяйствующие субъекты работают в условиях конкурентной состязательности, отделены от государства, свыше 70% грузовых международных перевозок осуществляется транспортными компаниями негосударственного сектора.

Структура АТС в Республике Узбекистан для МАП (на 2.01.2005)

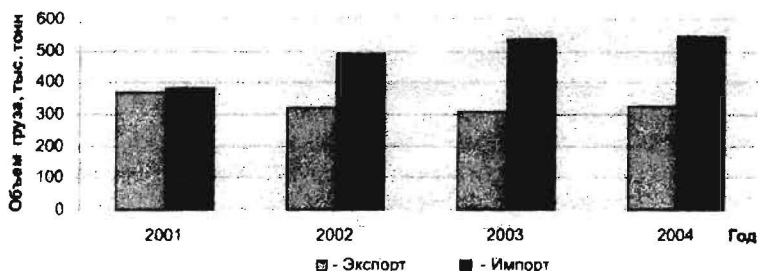


Всего в РУ за последние четыре года грузооборот международных автомобильных перевозок ориентировочно составил:

Направление перевозки	Перевозка грузов, тыс. тонн			
	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.
Экспорт	370,0	324,0	310,0	325,0
Импорт	382,0	490,0	540,0	545,0

Около 30% экспортно-импортных грузов перевозят национальные автоперевозчики. Расширению доли национальных автоперевозчиков в перевозках внешнеторговых грузов будет способствовать увеличение парка современных транспортных средств, эффективно осуществляющих международные автомобильные перевозки. Требуется вмешательство государства по изменению нормативно-правовой базы для уменьшения налогообложения при покупке современных седельных тягачей и грузовых автомобилей.

Грузооборот при МАП в Республике Узбекистан



В 2004г. в 98 стран мира национальные автоперевозчики осуществляли экспортно-импортные операции в которых автомобильный транспорт либо являлся моно перевозчиком, либо в составе транспорта, участвующего в мультимодальных перевозках грузов.

Отметим наиболее объемные международные автоперевозки совершаемые национальными операторами были осуществлены в Россию, Казахстан, Киргизию, Китай, Турцию, Афганистан.

2.6.2 Проблемы и пути дальнейшего развития международных автомобильных перевозок

Активное развитие внешнеэкономических связей Республики Узбекистан со странами СНГ, ШОС, Европы, странами Восточной и Южной Азии определяют основные направления, по которым осуществляются международные автомобильные перевозки (МАП) Узбекскими автоперевозчиками:

Россия – Москва, С.–Петербург, города Поволжья и Сибири, порт Новороссийск (Черное море);

Украина, Казахстан, Киргизия;

Европа – Германия, Бельгия, Финляндия и другие страны;

Иран - порт Бендер – Аббас;

Турция - порт Мерсин, Стамбул;

Армения, Грузия через Туркмению и Иран, и др. страны.

К сожалению, автомобильные перевозки по маршруту TRACECA в настоящее время практически не осуществляются (причины см. ниже).

С 2001 г. начались интенсивные перевозки в Афганистан. Проблема отсутствие хороших дорог, которые в настоящий момент активно восстанавливаются. Наличие политической стабильности в Афганистане позволит начать активные перевозки в Пакистанский порт Карачи. Эта дорога к Индийскому океану из Узбекистана через Афганистан в порт Карачи короче на 570 км, чем действующий сегодня коридор к порту Бендер-Аббас (Иран). Кроме того, это откроет перспективы для осуществления автомобильных перевозок в Индию.

Развитие международных грузовых автомобильных перевозок, перспективность того или иного маршрута зависит от доброй воли и отношений стран, через которые проходят транспортные коридоры. Из-за того, что страны, через которые осуществляется транзит, поднимают на несколько пунктов плату за проезд, сопровождение груза, пользование мостами, паромными переправами и др., стоимость перевозки поднимается настолько, что ее становится выгодно осуществлять по другому, более дешевому коридору. Причем этот коридор по протяженности может быть длиннее, а себестоимость перевозки ниже.

Официальные платежи при проезде стран, по которым перемещаются Узбекские перевозчики приведены в табл. 2.6.1.

Анализ сложившегося (на 2.01.2005 г.) положения при осуществлении Узбекскими перевозчиками МАП показывает:

- Только в Казахстане, Туркмении и Таджикистане необходимо оплачивать сборы за «дозвол» - разрешение на въезд. С этими странами нет пока договоренности о беспопшлинном въезде.
- Не со всеми странами Республика имеет договоры об обмене разрешениями на перевозку грузов в/из третьих стран. Например, очень много грузов из Европы, Турции и России в Казахстан. Это удобно для Узбекских перевозчиков при обратной загрузке автопоездов. Но на 02.01.2005 г., между Узбекистаном и Казахстаном нет договоренности об обмене разрешениями на перевозку грузов в/из третьих стран.

Таблица № 2.6.1

Сборы и пошлины при перевозке грузов по некоторым странам на 2.01. 2005 г

Страны	Наименование сбора или пошлины	Стоимость за проезд в одном направлении	Стоимость за проезд в обратном направлении
Казахстан	Дозвол (разрешение на заезд)	\$	\$
	Страховка	-	-
	Экология	15	15
	Транзит (кроме стран СНГ), по разрешениям	-	-
	Транзит (кроме стран СНГ), без разрешений	72	72
	Перевозка без ТИР - Карнета, за таможенное сопровождение	257	257
	до 1000 км	386	386
	до 1500 км	515	515
	до 2000 км	635	635
	> 2000 км		
	Полная масса седельного автопоезда ≤ 38 т, нагр. на заднюю ось тягача -10т.		

Туркмения проезд до Серахс (в Иран, Турцию)	Дозвол или транзит	150	150
	Страховка	50	50
	Разница цены ГСМ	91	91
	Дезинфекция	5	5
	Карантин	5	5
	Транспортная инспекция	5	5
	Консульский сбор	10	10
	Проезд по понтонному мосту ч/з Амударью (очень плохое состояние)	80	80 -
	Виза (на месяц/ 2 месяца/3 месяца)	71/111/151	
Всего		467	396
Россия	Сборы (карантин – 10, экология – 5-10, плата за мост – 10) С 1.06.2003 г. введено обязат. страх. гражд. ответств. Автопоезда > 10 т:	40-50	
	15 дней	1654,8 р	
	1 месяц	2527,2 р	
	3 месяца	4212 р	
Кыргызстан	Страховка	15	1,5
	Экология	2	2
	Виза неделя	6	
	месяц	12	
	Разрешение за перевозку в/из третьих стран	250	250
Таджикистан	Дозвол или транзит, в/из 3-х стран	130/90	130/90
Белоруссия	Транзит (без разрешения)	100	100
	Дорожный сбор	21	25
	Экология	20	-
	Страховка	12,7	
	Автобан	0,5	
Литва (Через Литву или Латвию на Германию)	Мойка	30	
	Виза	5,5	
	Паром Клайпеда – Киль (Лиеная - Росток)	(550-600)	(550-600)
	Страховка	10	
Германия	Страховка	70	
	Автобан	более 30	
	Виза	33	
Иран	Виза на месяц (срочно получить)	90(135)	-
	Экспедирование груза	80	80
	Разница стоимости ГСМ	150	
	Весы	1,3	
	Автобан	2,8	2,8

Турция	Виза на месяц	60	
	Оформление документов на обратную поездку	-	40
	Страховка на месяц	54	29
	Автобан	2,5	2,5
	Таможенный сбор	4,4	4,4
Азербайджан	Въезд в г. Баку	25	
	Паром Туркменбаши - Баку	30\$ за 1 линейн. метр авто поезда	Та же цена
	Страховка	30	

Вообще вопрос о перевозке грузов в/из третьих стран требует отдельного анализа.

Как известно Узбекистан не имеет прямого выхода к морским портам и до самых ближайших портов автоперевозчикам приходится проезжать 2 страны.

Около 30% экспорта Узбекистан осуществляет через Иранский порт Бендер-Абасс или Турецкие порты Стамбул и Мерсин. Из-за неточного определения «перевозки в/из третьих стран» установленного в Сводной резолюции (СР.4) КВТ ЕЭК ООН «Об облегчении международных перевозок», большой объем грузов в третьи страны из Узбекистана перевозится Иранскими и Турецкими автоперевозчиками. Эти грузы, отправляемые через указанные порты, предназначены для Республики Корея, Индии, Италии, Бельгии и др. стран. Данные иностранные автоперевозчики объясняют, что грузы перевозятся до портов Ирана или Турции, а не до стран назначения.

Эта проблема не только Узбекистана. Большие проблемы, при осуществлении перевозок в/из третьих стран имеются в России.

В готовящемся нормативном документе Кабинета министров РУ «О мерах по дальнейшему развитию международных автомобильных перевозок» дана более четкая, ясная формулировка:

Под перевозкой между третьими странами подразумевается транспортировка грузов, погруженных в стране отправления и разгруженных в стране назначения грузов, осуществляемая на транспортном средстве, зарегистрированном в стране не являющейся страной отправления или назначения грузов.

Такая формулировка данных перевозок не имеет двойного смысла и рекомендуется для введения в СР.4.

Кроме того, предусматриваются штрафы, как перевозчику, так и грузоотправителю, если они допускают такие перевозки без соответствующих разрешений РУ.

Наиболее характерные проблемы, имеющиеся на международных автомобильных перевозках и пути их решения можно рассмотреть на примере маршрута TRACECA.

Огромное значение в коммуникационном и транспортном обеспечении Узбекистана имеет реализация проекта ТРАСЕКА по линии оказания технического содействия ЕС в рамках программы ТАСИС, предусматривающей формирование современной магистрали, проходящей из Китая, через территории Центрально-азиатских стран (ЦАР), Азербайджана, Грузии к портам Черного моря (Поти, Батуми). ТРАСЕКА рассматривается как новый Шелковый путь. (Более подробно о проекте см. раздел 2.4).

Экономические предпосылки проекта ТРАСЕКА:

- выход на ближайшие морские порты Европы;
- развитие интермодальных перевозок;
- уменьшение транспортных затрат для стран ЦАР к портам Европы.

Предварительные расчеты показали, что доставка 1т хлопкового волокна в порты Балтики обходится в 100\$, а в порт Поти 51\$.

При автомобильных перевозках по коридору ТРАСЕКА существует ряд следующих проблем:

1. Небольшая протяженность современных автомагистралей по маршруту ТРАСЕКА (плохое состояние автомобильных дорог).
2. Отсутствие инфраструктуры сервиса и связи на автомагистралях; (СТО, АЗС, мотелей, кемпингов и автостоянок).
3. Отсутствие автомобильного моста через реку Амударья (используется старый дефектный pontонный мост).
4. Неритмичная работа паромной переправы Туркменбаши – Баку для автопоездов.
5. Не осуществляются перевозки, свободные от разрешений между странами ТРАСЕКА.
6. Несоответствие технических стандартов по массе и осевым нагрузкам автопоездов, принятых в странах ЦАР и Кавказа, с нормативами ЕС. Например, полная масса типового седельного автопоезда в России, Казахстане, странах Кавказа установлена равной 38 т, а в Узбекистане, Турции, Украине и странах ЕС - 40т.
7. Не используется система признания данных взвешивания автопоездов в стране отправления. В СНГ эта система принята, но пока не действует.
8. Неоправданно большие официальные транзитные пошлины и сборы, сборы за перегруз АТС и осевых нагрузок, за разрешение на заезд или

транзит, за использование мостов, за использование паромных переправ, ставки за страхование АТС, плата за визы водителей, сбор за топливо.

9. Нет единой технологии функционирования пограничных переходов.

Рассмотрим пример автоперевозки хлопка волокна по маршруту **Алат** (хлопковый логистический центр в Узбекистане вблизи г. Бухара) - **порт Потти (Грузия)**. Протяженность автомобильных дорог по данному маршруту составляет 2164 км.

Таблица 2.6.2

Туркмения- 1192км	Азербайджан- 508км	Грузия- 354км
Расходы: Разрешение 150\$/0	Паром 495\$/250	
Сбор за топливо 190\$/190	Дорожный налог 120\$/0	
Плата за мост 80\$/10		
Страховка 50\$/50	Страховка 30\$/30	Страховка 30\$/30
Виза (на месяц) 71\$/0		
Сборы (банк, инсп., консул., карантин., дезинфекция.) 30\$/0		
Всего 571\$/250	645\$/280	30\$/30
Итого официальных затрат:	1241\$/560\$*	

*-затраты после пересмотра 2-х сторонних соглашений

Стоимость контракта на перевозку составляет $\leq 1400\$$. Перевозки при существующих затратах убыточны, так как уже только расходы на транзитные пошлины и сборы составили 1241\$. Как видно из таблицы 2.6.2., основные затраты приходятся на разрешение на заезд, сбор за топливо, плату за мост, страховку, визу, различные сборы (банковские, инспекции, консульские, карантин, дезинфекция), плату за паром и дорожный налог.

На основе мирового опыта организации международных перевозок и реальных затрат предлагаются следующие **пути развития автоперевозок по маршруту ТРАСЕКА**:

1. Совершенствование Основного Многостороннего Соглашения ТРАСЕКА, подписанного руководителями 12 стран 12.09.1998 г. контроль грузов АТС только на границах, упрощение пограничных процедур до min, создание единых постов на границах для совместного контроля, полная гармонизация транзитных пошлин и сборов; введение страхования АТС по системе «зеленая карта».

2. Введение безвизового режима для водителей автопоездов, осуществляющих МАП.

3. Развитие системы TIR-KARNET во всех странах региона.

4. Введение «Разрешений ТРАСЕКА» для стран Кавказа и ЦАР, освобождающее от уплаты за въезд и транзит в данных государствах.

5. Пересмотр двусторонних соглашений по МАП между странами ТРАСЕКА, внесение упомянутых выше дополнений, использование рекомендаций Сводной Резолюции ЕЭК ООН (СР.4) «Об облегчении МАП», гармонизация всех возможных транспортных и таможенных процедур; учет возможностей расширения транспортного коридора ТРАСЕКА.

В таблице 2.6.2 показано, как уменьшаются затраты транспортных работ на маршруте Алат - Потти после пересмотра двух сторонних соглашений с Туркменией и Азербайджаном.

6. Информационное обеспечение международных авто перевозчиков и сертификация профессиональной компетентности разработка и издание справочников-пособий по международным перевозкам по коридору ТРАСЕКА, профессиональная компетентность всех участников, осуществляющих и контролирующих международные перевозки;

7. Введение новой статьи в техническое приложение по автотранспорту к Основному Многостороннему Соглашению «по обучению менеджеров и индивидуальных предпринимателей, водителей стран ТРАСЕКА по программам Академии МСАТ и сертификации профессиональной компетентности в области МАП, с выдачей Диплома Академии МСАТ(IRU)». Взаимное признание в странах ТРАСЕКА Дипломов Академии МСАТ.

8. Разработка и признание новой редакции технического приложения по автомобильному транспорту к Основному Многостороннему Соглашению ТРАСЕКА. Необходимо учесть все дополнения по облегчению международных автомобильных перевозок (МАП) и обязательное исполнение положений технического приложения всеми Сторонами Соглашения.

9. Заключение рамочного соглашения «Об облегчении МАП в странах ЦАР», которое позволит устранить все возможные барьеры и значительно увеличить объемы межгосударственных автомобильных перевозок. Такое соглашение назрело давно, так как анализ правового регулирования и состояния МАП показывает, что наибольшие проблемы и барьеры на пути осуществления международного автомобильного движения существуют между странами ЦАР.

10. Заключение рамочного соглашения «Об облегчении МАП в странах Кавказа».

В настоящий момент активно ведутся работы по заключению рамочного соглашения о международном автомобильном движении в рамках «Шанхайского основного соглашения».

Растет понимание и активизируется работа по интеграции и максимальной гармонизации транспортных и таможенных процедур в странах ТРАСЕКА и ШОС. Все это благоприятно скажется на развитии МАП по коридорам ТРАСЕКА.

2.7 Развитие логистики, мультимодальных и интермодальных перевозок

2.7.1 Анализ развития внешней торговли Республики Узбекистан

Анализ прогнозирования основных направлений развития мировой экономики показывает, что главные финансовые и информационные потоки в XXI веке будут сосредоточены в треугольнике США-Европа-Азия. На сегодняшний день торговый оборот между Азией и Европой превышает 2 трлн. долларов США в год, при этом доля транспортных расходов составляет 200 млрд. долларов.

Внешнеторговый оборот Республики Узбекистан за 2004 г. составил 8669,0 млн. долл. США (129,6 процента к 2003 году), в том числе по странам СНГ - 3002,6 млн. долл. США (142,6 процента), по другим зарубежным странам - 5666,4 млн. долл. США (123,6 процента). Удельный вес стран СНГ и других стран во внешней торговле Узбекистана, а также структура внешнеторгового оборота по континентам представлен в таблице 2.7.1 диаграмме рис. 2.7.1 и 2.7.2.

Таблица 2.7.1.

Оборот внешней торговли Республики Узбекистан

	2003г.	2004г.	в % к 2003 г.
Внешнеторговый оборот (млн. долл. США) в том числе:	6689,2	8669,0	129,6
со странами СНГ	2105,4	3002,6	142,6
другие зарубежные страны	4583,8	5666,4	123,6
Экспорт в том числе в:	3725,0	4853,0	130,3
страны СНГ	969,2	1528,4	157,7
другие зарубежные страны	2755,8	3324,6	120,6
Импорт в том числе из:	2964,2	3816,0	128,7
стран СНГ	1136,2	1474,2	129,7
других зарубежных стран	1828,0	2341,8	128,1

Наибольший удельный вес в товарообороте Узбекистана занимают Россия, США, Великобритания, Казахстан, Корея, Иран, Китай. Наиболее высокие темпы роста удельного веса в товарообороте Узбекистана имеют Австрия, Китай, ОАЭ, США, Казахстан, Россия, Корея. Удельный вес различных стран в товарообороте Узбекистана приведен в таблице 2.7.2

Таблица 2.7.2

**Внешнеторговый оборот с государствами, имеющими наибольший
удельный вес в товарообороте республики Узбекистан**

	Доля в товарообороте республики, %	В % к 2003г.
Австрия	0,7	175,3
Бельгия	0,8	80,1
Великобритания	5,2	127,3
Германия	3,7	96,0
Индия	1,7	138,2
Иран	4,3	122,9
Италия	1,4	114,4
Китай	4,2	169,7
Корея	4,7	141,0
Латвия	1,3	109,5
Нидерланды	0,6	129,7
ОАЭ	1,3	166,1
США	6,3	162,2
Турция	4,5	143,5
Франция	0,9	105,5
Швейцария	1,9	76,9
Япония	1,2	132,4
Россия	18,9	142,3
Казахстан	4,9	144,3
Украина	3,2	100,1
Туркменистан	1,8	177,9
Азербайджан	1,8	15,9р
Кыргызстан	0,8	89,1
Таджикистан	2,1	126,7

В 2004г. Республика имела положительное сальдо внешнеторгового оборота более чем с 70 странами мира, в том числе с такими развитыми странами, Австрия, Бельгия, Великобритания, Индия, Иран, Португалия, Швейцария и др.

Результатом глобализации явился рост торгового оборота промышленных товаров. Например, доля машин и оборудования в общем объеме узбекского импорта составила 46 процентов (в 2001 году эта цифра составляла 35,4 процента). Увеличение объема импорта машин и оборудования составило 133,3 процента, а экспорта - 163,8 процента по отношению к 2003 году. В два раза по сравнению с 2003 г. увеличился объем экспорта химической продукции. При значительном росте экспорта продовольствия (183,0 процента к объему 2003 года) уменьшился его импорт (88,9 процента по сравнению с объемом 2003 года). Динамика изменения

объёма и структуры экспорта и импорта приведена в таблице 2.7.3 и диаграмме рис. 2.7.3

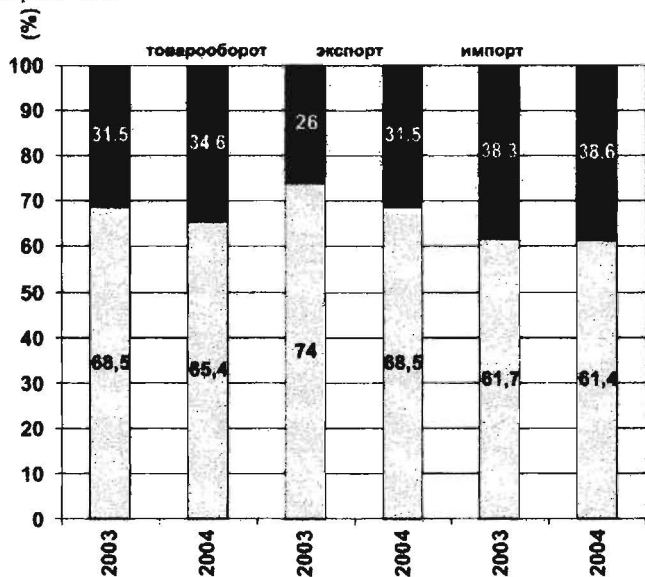


Рис.2.7.1 Удельный вес стран СНГ и других зарубежных стран (в %) во внешней торговле Республики Узбекистан

■ Другие зарубежные страны ■ страны СНГ

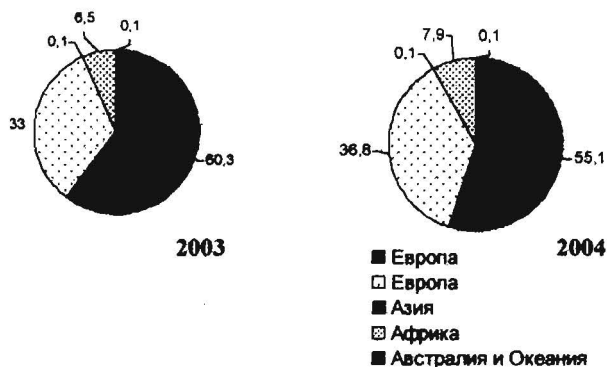


Рис. 2.7.2 Структура внешнеторгового оборота Республики Узбекистан по континентам, в %.

Таблица 2.7.3

Динамика изменения объема и структуры экспорта и импорта

	Доля в общем объеме экспорта и импорта, %		Изменение объема, %
	2003г.	2004г.	2004г. к 2003г.
Структура экспорта	100	100	130,3
хлопковое волокно	19,8	18,1	118,5
продовольствие	2,7	3,8	183,0
химическая продукция, пластмассовые изделия из них:	3,1	4,7	2р.
цветные и черные металлы	6,4	8,6	174,4
машины и оборудование	5,9	7,4	163,8
энергоносители	9,8	12,4	165,1
услуги	14,4	11,8	107,2
прочие	37,9	33,2	114,0
структура импорта	100	100	128,7
продовольствие	9,9	6,8	88,9
химическая продукция, пластмассы и изделия из них:	12,8	12,5	125,7
цветные и черные металлы	7,9	10,3	167,1
машины и оборудование	44,4	46,0	133,3
энергоносители	2,7	2,1	101,6
услуги	10,2	11,1	141,2
прочие	12,1	11,2	118,2

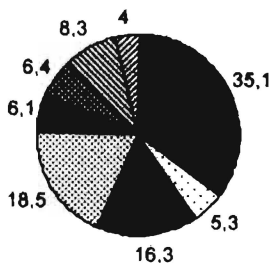
Увеличение на современном этапе товарооборота и значительная доля транспортных расходов в стоимости товаров предъявляют повышенные требования к логистическому планированию перевозочного процесса, направленному на оптимизацию расходов по транспортировке. Рыночные отношения требуют постоянного совершенствования подходов, методов и средств управления товарными и информационными потоками, с целью минимизации издержек и повышения уровня процессов поставок сырья и готовых товаров.

2.7.2 Развитие логистики в Узбекистане

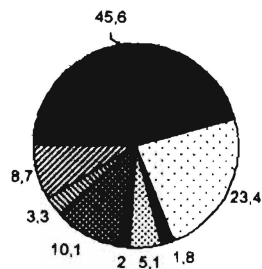
За последние несколько десятилетий транспортный мир претерпел значительные перемены. Всё большее число перевозок осуществляется по формуле «от двери до двери», задействуя при этом более чем один вид транспорта. Повышение эффективности мультимодальных перевозок связано с координацией движения транспортных средств и грузопотоков из

Экспорт

СНГ

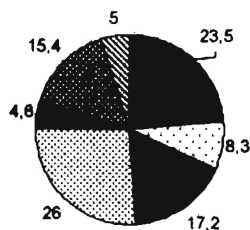


Другие зарубежные страны

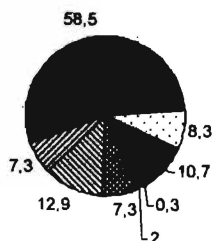


Импорт

СНГ



Другие зарубежные страны



- Хлопок-волокно
- Продовольствие
- Химическая продукция
- Энергоносители
- Чёрные и цветные металлы
- Машины и оборудование
- Услуги
- Прочие

Рис. 2.7.3. Структура внешней торговли со странами СНГ и дальнего зарубежья в январе-декабре 2004, в %

определённых центров управления. Они могут сосредоточиваться в крупных терминалах, распределительных или грузообразующих пунктах, вдоль прохождения крупных грузопотоков. Таким образом будет осуществляться интеграция звеньев мультимодальной перевозки в единую систему, осуществляющую планирование перевозок с учётом логистического аспекта и скоординированной общей тарифной политики.

С развитием контейнеризованных перевозок тенденция развития интермодальных перевозок с применением логистического подхода усиливается. Большая часть контейнеризованных грузов перевозится к месту назначения более чем одним видом транспорта. Контейнеризация произвела глубокое изменение не только в материально - технической базе транспорта, но и в организации международных перевозок. Именно контейнерная революция 60-х привела к активизации развития мультимодальных и интермодальных перевозок.

На первом и последнем отрезке пути мультимодальной перевозки «от двери до двери» используются автомобильный, или, в меньшей степени, железнодорожный транспорт.

В Республике Узбекистан имеются давние традиции логистического менеджмента на автомобильном транспорте. Впервые логистический подход к организации перевозочного процесса автотранспортом был применен ещё в 1963 году и связан с организацией Республиканского управления междугородних автоперевозок «Узмежавтотранс». На базе крупных автохозяйств в г.г. Ташкенте, Ангрене, Андижане, Самарканде, Бухаре были созданы 5 транспортно-экспедиционных автопредприятий с грузовыми контейнерными станциями.

В 1968 году были проведены следующие мероприятия:

- к ранее существующим 5-и грузовым автостанциям открыты 3 новых в городах Карши, Ургенче, Нукусе, а также 7 транспортно-экспедиционных агентств в Джизаке, Каттакургане, Навои, Шахрисабзе, Сырдарье, Алмалыке, Бекабаде;
- на грузонапряженных автомобильных дорогах сформированы 36 контрольно-диспетчерских постов по загрузке порожних автомобилей в попутном направлении;
- в основных городах республики (Ташкент, Коканд, Самарканд, Фергана, Андижан, Нукус), непосредственно на крупных предприятиях, где концентрируются грузы, было создано 17 опорных диспетчерских пунктов, производящих предварительную комплектацию и подготовку грузов к перевозке по всем направлениям, непосредственно на складах грузоотправителей;
- в управлении «Узмежавтотранс», на Ташкентской грузовой автостанции, 7-ми контрольно-диспетчерских и опорных пунктах, а также в 6-ти диспетчерских точках Кокандской и Самаркандской грузовых автостанций установлены радиостанции, связывающие КДП и диспетчерские пункты у грузоотправителей с грузовыми автостанциями;

- создана Центральная Диспетчерская Служба (ЦДС), через которую производилась координация работы грузовых автостанций и агентств Республики, а также осуществлялся контроль над работой автотранспорта на линии.

С упразднением системы централизованного управления перевозочным процессом в междугородном сообщении и порядка загрузки порожних автомобилей в попутном направлении встают новые задачи по улучшению логистического планирования автоперевозок. В условиях либерализации производственных отношений, выхода на рынок транспортных услуг автопредприятий различных форм собственности и частных автовладельцев, необходимо было обеспечить новый уровень работы, отвечающий принципам рыночных отношений.

Получение независимости поставило перед Республикой задачу создания инфраструктуры, содействующей эффективному экспорту узбекского хлопка, цветных металлов, удобрений и прочих товаров на внешний рынок.

В 1999г. при участии национальных и иностранных инвесторов была создана производственно – транспортная компания ООО «Bukhara Trans Terminal», которая осуществляет обработку, складирование и хранения хлопковой продукции республики. Она расположена в центре «Великого шелкового пути» и способствует интеграции узбекской хлопковой индустрии во внешний хлопковый рынок.

Удобное географическое положение терминала в центре хлопкового региона гарантирует кратчайшие маршруты. Для национальных и зарубежных компаний предоставляются комплексные транспортно-экспедиторские услуги, включая хранение, перевалку, пред отгрузочную инспекцию, декларирование с дальнейшей транспортировкой хлопка до конечных потребителей, с минимальными транспортными затратами.

Бухарский хлопковый терминал располагается на земельном участке в 19га. из которых площадь крытых складских помещений составляет 17 тыс. кв.м., площадь для открытого хранения грузов 5 тыс. кв.м., площадь для хранения контейнеров 8 тыс. кв.м.

Инфраструктура «Bukhara Trans Terminal» оснащена современным оборудованием, погрузочно-разгрузочной техникой, собственными складскими площадями, оснащенными эффективной противопожарной системой. На терминале имеется возможность хранения грузов в различных таможенных режимах. Предлагаемым комплексом качественных услуг «Bukhara Trans Terminal» пользуются крупные хлопковые компании.

Каждый из видов транспорта имеет конкретные особенности с точки зрения логистического менеджмента, достоинства и недостатки, определяющие возможности его использования в логистической сети. В Республике Узбекистан имеется автомобильная, железнодорожная, воздушная и небольшая водная (речная) составляющая мультимодальных перевозок.

Всеми видами транспорта (исключая трубопроводный) в Узбекистане в 2004 году перевезено 647,2 млн. т. грузов, грузооборот составил 29,1 млрд. т-км. Характеристика перевозок грузов и грузооборота по видам транспорта приведена в таблице 2.7.4 и диаграмме рис. 2.7.4.

Таблица 2.7.4

Структура перевозок грузов и грузооборота по видам транспорта (исключая трубопроводный)

	2004г.	В % к 2003г.
Перевезено грузов транспортом, млн.т	647,2	101,0
в том числе:		
железнодорожным	45,4	101,0
автомобильным	601,8	100,9
воздушным, тыс.т	5,6	94,3
Грузооборот транспорта, млрд. т-км, в том числе:	29,1	103,7
железнодорожного	18,0	100,0
автомобильного	11,0	114,3
воздушного, млн. т-км	117,3	123,1

Железнодорожный транспорт

Железнодорожным транспортом Узбекистана (см. рис. 2.7.1-2.7.3) в 2004 году перевезено 45,4 млн. тон грузов. Грузооборот составил 18 млрд. т-км. Железнодорожным транспортом из республики вывезено 5,3 млн. т. грузов, или 15,7 процентов от общего объема экспортируемых грузов, из них в страны дальнего зарубежья – 1,9 млн. т, или 5,5 процента.

В структуре перевозок грузов (без учета трубопроводного транспорта) железнодорожный транспорт занимает 7 процентов, а в структуре грузооборота 61,8 процента. Налицо тенденция использования железнодорожного транспорта для перевозок на относительно большие расстояния. Структура отправок грузов железнодорожным транспортом по основным видам приведена в таблице 2.7.5

Таблица 2.7.5

Отправка грузов магистральным железнодорожным транспортом по основным видам приводится ниже:

	Тыс.т.	В % к 2003г.
Грузы – всего	45392,9	101,0
из них: каменный уголь	3021,1	129,4
нефтяные грузы	11424,6	94,1
черные металлы	797,4	131,9
лом черных металлов	951,8	110,6
химические и минеральные удобрения	3772,5	125,5
строительные грузы	7969,8	109,5
цемент	4094,6	114,3
лесные грузы	56,6	129,9



Рис. 2.7.1 Общий вид на железнодорожный терминал



Рис 2.7.2 Перегрузка 40 футового контейнера с помощью козлового крана



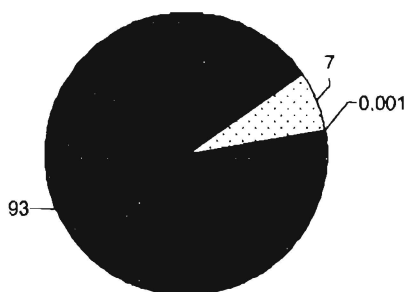
Рис 2.7.3 Погрузка 20 футового контейнера с помощью 2-х осного погрузчика

Перевозки железнодорожным транспортом осуществляет Государственно-акционерная железнодорожная компания «Узбекистан темир йуллари», созданная в ноябре 1994 года на базе участков бывшей Среднеазиатской железной дороги. Компания имеет 18 межгосударственных стыков. Общая развернутая протяженность железных дорог Республики Узбекистан составляет 4392,7 км. По уровню обеспеченности сетью железных дорог Республика Узбекистан находится в сравнительно лучшем положении, чем Россия, Казахстан, Туркменистан, Таджикистан.

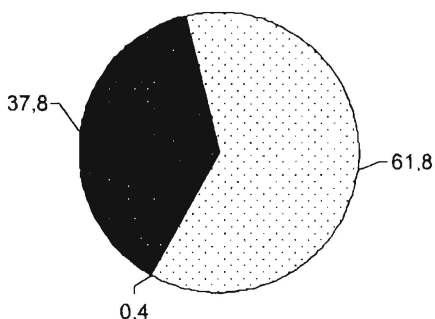
ГАЖК «Узбекистан темир йуллари», состоит из пяти региональных железнодорожных узлов, 2 унитарных предприятий, 13 структурных подразделений, 22 объектов социальной инфраструктуры, 5 открытых акционерных обществ. Эти пять предприятий, относящихся к основной деятельности, в конце 2002 года были преобразованы в открытые акционерные общества - это предприятия по ремонту грузовых и пассажирских вагонов, по перевозке пассажиров, рефрижераторного и контейнерного хозяйств.

В целях увеличения объемов перевозок груза в контейнерах, повышения качества предоставляемых услуг, их экономической эффективности, а также совершенствования учета парка контейнеров было организовано ДП «Узжелдорконтейнер», которое в 2002 году преобразовано в ОАО «Узтемирюлконтейнер».

Перевозка грузов



Грузооборот



■ Автомобильный □ Железнодорожный ■ Воздушный

Рис. 2.7.4 Структура объемов перевозок и грузооборота по видам транспорта, в процентах от общего объема

ОАО «Узтемирйулконтейнер» представляет собой широко разветвленную по Республике Узбекистан сеть терминалов, оборудованных для производства всех необходимых операций с контейнерами.

Имеются 7 филиалов (Ташкентский, Ферганский, Бухарский, Термезский, Хорезмский, Каршинский, Нукусский), в структуре которых действуют 27 грузовых терминала.

Грузовые терминалы оснащены грузоподъемными механизмами (козловые и автомобильные краны, тракторные и дизельные погрузчики), складскими помещениями для хранения грузов, имеются автотранспортные средства для перевозки контейнеров и тарно-штучных грузов. Оснащение терминалов позволяет обрабатывать среднетоннажные и крупнотоннажные контейнеры.

Характеристика производственных мощностей терминала «Ташкент» представлена в таблице 2.7.6.

Потребителями услуг ОАО «Узтемирйулконтейнер» являются государственные и негосударственные организации, юридические и частные лица, а также совместные предприятия, иностранные компании и фирмы. Предприятие обеспечивает своевременное выполнение услуг, обеспечение клиентуры исправными контейнерами под погрузку.

Таблица 2.7.6

**Характеристика производственных мощностей терминала
«Ташкент»**

Общая площадь грузового двора, га	21.3
Количество площадок для переработки тяжеловесных и среднетоннажных контейнеров	4
Общая площадь площадок, кв.м.	13355
Вместимость, среднетоннажные контейнеры в один ярус	1716
Перерабатывающая способность, среднетоннажных контейнеров в сутки	531
Одновременная подача на площадки вагонов, шт.	75
Склады обычные, шт.	8
Склады таможенные крытого типа, шт.	14
Общая площадь складов, кв. м.	12000

ОАО «Узтемирйулконтейнер» является официальным экспедитором по железным дорогам Узбекистана и осуществляет транспортно-экспедиционное обслуживание экспортно-импортных, транзитных и внутригосударственных перевозок грузов по территории Республики Узбекистан, стран СНГ, Европы и Афганистана. На сегодняшний день предприятие представляет следующие виды услуг:

Железнодорожные перевозки любых экспортно-импортных и транзитных грузов и их обработка по ставкам, с применением гибкой системы скидок.

Консультация по организации перевозок, разработка оптимальной схемы транспортировки грузов.

Оформление перевозки и оплата провозных платежей по всему маршруту следования.

Содействие страхованию грузов.

Слежение и поиск вагонов и контейнеров по сети железных дорог.

Транспортировка экспортно-импортных и транзитных грузов в крупнотоннажных контейнерах международного стандарта.

Обработка грузов современным контейнерным терминалом во всех областях республики.

Возврат собственных контейнеров и вагонов их владельцам.

Таможенное декларирование, в том числе и транзитное, предоставление таможенных складов.

Погрузочно-выгрузочные операции грузов и их хранение в складах.

Передача универсальных контейнеров в аренду.

Воздушный транспорт

Современные информационные технологии произвели революцию в авиатрасли. Компании, исторически занимавшиеся доставкой товаров, теперь предлагают набор комплексных услуг. Изменился объем грузовых и пассажирских перевозок и увеличились требования как к международной, так и к национальной транспортным системам.

Перевозки воздушным транспортом осуществляет национальная авиакомпания (НАК) «Узбекистон хаво йуллари».

В 2004 году отправление грузов воздушным транспортом составило 5,6 тыс. т, что ниже уровня 2003 года на 5,7 процента, грузооборот увеличился на 23,1 процента и составил 117,3 млн. т-км, что обусловлено увеличением дальности перевозок грузов на международных авиалиниях.

В структуре перевозок грузов (без учёта трубопроводного транспорта) воздушный транспорт занимает 0,001 процента, а в структуре грузооборота 0,4 процента.

НАК «Узбекистон хаво йуллари» эксплуатирует на регулярной основе в общей сложности 40 направлений в страны дальнего и ближнего зарубежья. География полетов, осуществляемых на нерегулярной основе, значительно обширнее и охватывает практически все регионы земного шара.

При поддержке Правительства Республики Узбекистан в течение последних десяти лет проводится модернизация материально-технической базы национальной авиакомпании.

С октября 2004 года на авиалиниях НАК уже эксплуатируется 3 воздушных судна Б-757-200, которые полностью по объемам работ заменяют 14 воздушных судов Ил-86/62, ТУ-154Б. Сравнительный анализ эксплуатации указанных самолетов, проведенный в условиях апреля 2004 года, показывает, что экономический эффект в пользу трех Б-757-200 составляет порядка 9 млн. долл. США в год.

В ближайшие годы намечается прекращение эксплуатации устаревших самолетов Як-40 и Ан-24, взамен которых будут эксплуатироваться модернизированные самолеты Ил-114-100 отечественного производства.

Предприняты меры для создания собственной базы по техническому обслуживанию самолетов западного производства путем создания на базе авиаремонтного завода 243ГА, входящего в структуру НАК «Узбекистон хаво йуллари», Центра Технического Обслуживания самолетов западного производства.

Получен Сертификат Европейского Агентства Авиационной Безопасности (EASA PAKRT-145) на проведение базового технического обслуживания воздушных судов A-310, Boeing-767, Boeing-757 и RJ-85. Центр Технического Обслуживания в ближайшее время будет оказывать услуги по техническому обслуживанию самолетов, принадлежащих Монголии, Киргизии, Казахстану, Туркменистану, Афганистану.

Проведена реконструкция аэропортов Ташкент, Бухара, Ургенч, что дало право для вступления их в статус международных аэропортов, и послужило увеличению объемов перевозок.

В 2001 году полностью завершена реконструкция аэровокзального комплекса аэропорта Ташкент, позволившая стать аэровокзалу центральных воздушных линий одним из самых больших и комфортабельных зданий, оснащенным современным оборудованием. В этом же году приобретена современная специальная техника, для обслуживания пассажиров и наземного обслуживания всех типов воздушных судов. Проведенные реконструкции взлетно-посадочных полос, аэровокзального комплекса, оснащение современной, специальной техникой позволили международному аэропорту Ташкент стать способным обслуживать более комфортабельно и качественно пассажиров и практически все типы самолетов, эксплуатируемых во всем мире.

К настоящему времени НАК «Узбекистон хаво йуллари» имеет оснащенную базу и достаточное количество специалистов летного и инженерно-технического состава, а также инструкторов, сертифицированных по западным нормам и процедурам, что позволяет осуществлять эксплуатацию воздушных судов западного производства собственными силами.

В гражданской авиации намечается проведение реструктуризации парка воздушных судов, ключевым моментом которой должна стать ее унификация - сокращение типов воздушных судов, с ориентированием материально-технической политики гражданской авиации на эксплуатацию наиболее перспективных воздушных судов, экономически эффективных и отвечающих установленным и вновь вводимым требованиям и стандартам ИКАО, других международных органов гражданской авиации и национальных авиационных администраций.

Услугами международного аэропорта «Ташкент» и других аэропортов НАК «Узбекистон Хаво Йуллари», представляющими коммерческое и техническое обслуживание, пользуются такие известные авиакомпании как:

«Люфганза», «Турк Хава Йуллари», «Бритиш Медитеррениэн Эйруэйс», «Азiana Эйрлайнз», «Иран Эйр», «ТРАНСАЭРО», «Аэрофлот – Российские авиалинии», «Домодедовские Авиалинии», «Сибирь»,

«Армянские авиалинии», «АИР-ЗЕНА», «ИМЭЙР», «Пермские Авиалинии», «БЕЛАВИА», «Алтын эйр», «Авиалинии Украины», «Туркмен хова ёллары», «КАВМИНВОДЫАВИА», «Уральские авиалинии», «ПУЛКОВО», «ЭЙР КАЗАХСТАН», «Аэрофлот-Дон», «Татарстан», «Красноярские авиалинии», «Истлайн» и т.д.

Достигнуты двусторонние соглашения со странами Азии, Европы, СНГ, Северной Америки, Ближнего Востока. Самолёты авиакомпании летают в такие крупные транспортные узлы, как Москва, Лондон, Нью-Йорк, Париж, Пекин, Франкфурт, Рим, Афины, Сеул, Бангкок, Куала-Лумпур, Тель-Авив и т.д. На сегодняшний день по всему миру функционируют более 40 представительств, в которых развита сеть агентских продаж пассажирских и грузовых перевозок, что благоприятствует увеличению объемов перевозок и укрепляет позиции НАК «Узбекистон Хаво Йуллари» на мировом рынке перевозок.

Благодаря большому числу прямых и транзитных пассажирских рейсов, еженедельно выполняемых авиалайнерами Boeing, Airbus, RJ, НАК имеет широкие возможности доставки грузов в расположенных на нижней палубе багажных отсеках этих самолетов. Если по причинам, связанным с безопасностью, некоторые грузы нельзя будет перевозить на пассажирских самолетах, для их доставки могут использоваться грузовые самолеты ИЛ-76.

В сфере функционирования международных транспортных коридоров в Центрально-Азиатском регионе и их дополнительных направлений самым крупным аэропортом, выполняющими отправки грузов и пассажиров по международным и внутренним линиям, является аэропорт Ташкент.

Ташкентский узел является центральным в области международных сообщений в регионе, поскольку Ташкент находится примерно на одинаковом расстоянии от крупных мировых центров, расположенных на различных континентах, Токио и Нью-Йорка, Лондона и Дели, Бангкока и Москвы, Афин и Сеула и т.д.

По состоянию наземной материально-технической базы гражданской авиации, уровню механизации терминальных комплексов, обеспечивающих грузопереработку, грузонакопление и сервисное обслуживание клиентуры, можно выделить грузового агента в Республике Узбекистан, Службу организации почтово-грузовых перевозок (СОПГП), входящего в структуру Государственного Унитарного Предприятия Международного Аэропорта Ташкент (см. рис. 2.7.4).

Хорошее техническое оснащение грузового терминала позволяет обеспечивать работу с любыми грузами. Грузовой комплекс оснащен высокопроизводительным оборудованием с полной компьютеризацией всех технологических процессов бронирования, грузопереработки и грузоперевозки.



Рис 2.7.4 Грузовой терминал аэропорта г. Ташкента

Имеющаяся механизация позволяет быстро обработать груз таких транспортных самолетов большой грузоподъемности, как Ан-124, Боинг-747, ИЛ-76. Система связи и информации о грузоперевозках, интегрированная с международными системами, позволяет полностью контролировать нахождение грузов в аэропорту на всем пути их прохождения.

Обеспеченность СОПГП полностью соответствует современным нормативным требованиям, однако в перспективе потребуются проведение определенных работ по развитию грузовой инфраструктуры. Грузовой комплекс аэропорта Ташкент достаточно хорошо оснащен современными средствами обработки грузов и в настоящее время в основном обеспечивает спрос на услуги по обработке и хранению грузов.

Грузовой комплекс СОПГП аэропорта Ташкент имеет в своем распоряжении складские помещения общей площадью 4,500 тыс. м², оснащенные необходимой механизацией для обработки груза. Склады и вся прилегающая территория оснащена современной системой круглосуточного видео контроля. Все складские помещения, здания и сооружения СОПГП находятся в таможенной зоне СТК «Ташкент - Аэро». На территории СОПГП задействованы два таможенных поста СТК «Ташкент - Аэро».

Современное компьютерное оборудование позволяет контролировать местонахождение и продвижение груза от приема его от грузоотправителя, до загрузки в воздушное судно, и обратно, до выдачи груза грузополучателю. В настоящее время продолжают работы по расширению производственных площадей, механизации процессов обработки грузов.

Имеются, оборудованные и оснащенные в соответствии с Техническими инструкциями IATA, боксы для хранения опасных грузов.

В функции СОППП входит выполнение погрузочно-разгрузочных работ на/из ВС НАК «Узбекистон хаво йуллари» и иностранных авиакомпаний.

Для удобства грузовой клиентуры в структуре СОППП имеются:

Отдел декларирования грузов, отдел розыска грузов, отдел бронирования, отдел организации перевозки дипломатической почты и служебной корреспонденции, отдел информации, отдел SITA;

В технологическом процессе задействовано современное, технологическое оборудование и средства пакетирования, спецтранспорт. Для размещения сотрудников СОППП, сотрудников смежных служб (таможня, СЭС, Узбекэкспертиза, отделения Авиабанка и др.), задействованных в обслуживании грузовой клиентуры, выделено два 2-х этажных офисных здания.

Все складские помещения, здания и сооружения СОППП находятся в таможенной зоне СТК «Ташкент-Аэро». В настоящее время, в службе организации почтово-грузовых перевозок проводятся организационно-технические мероприятия по дооснащению технологическим и весовым оборудованием. Для СОППП в аэропорту «Ташкент» приобретены электронные весы разной грузоподъемности, погрузочно-разгрузочная спец.техника, транспортировочные тележки для транспортировки средств пакетирования.

СОППП постоянно развивает системы наземного обслуживания грузовых авиаперевозок - одного из самых сложных в технологическом отношении участка авиатранспортной инфраструктуры. Для экспортно-импортных грузов в СОППП созданы все условия быстрого таможенного оформления, осуществляется расконсолидация прибывших грузов. Комплекс располагает специализированными участками для хранения скоропортящихся, опасных, в том числе радиоактивных и ценных грузов. Контейнерный парк авиакомпании состоит из авиационных средств пакетирования типа АКЕ, DPE, DQP, паллетов PMC, PIP, PAG, PAJ, PLA.

Служба организации почтово-грузовых перевозок оказывает услуги:

- Прием груза к перевозке.
- Хранение груза перед отправкой.
- Обработка груза перед отправкой.
- Доставка от/до воздушного судна к грузовому терминалу.
- Загрузка/выгрузка на воздушное судно, в том числе с использованием стандартных средств пакетирования.
- Бесплатное хранение груза в течение 48 часов после прибытия.
- Хранение скоропортящихся грузов в холодильных камерах.
- Временное хранение на таможенном складе.
- Обработка опасных грузов.

На особых условиях принимаются к перевозке отдельные категории грузов живые животные, опасные грузы, ценные и хрупкие грузы, скоропортящиеся грузы, влажные грузы, дипломатические грузы,

произведения искусства и музейные экспонаты, грузы тяжеловесные и большемерные, особо ценные грузы.

В службе организации почтово-грузовых перевозок имеется отдел по декларированию грузов, сотрудники которого могут оказывать услуги по таможенной очистке любых грузов.

Учитывая, что аэропорт Ташкент находится на территории города, СОПП имеет удобный транспортный выезд в город и на центральные магистрали, подведена железнодорожная линия.

По прогнозам экономистов авиакомпаний благоприятно выглядят перспективы на 2006 г. В этом году предполагается рост объемов перевозок из-за расширения производства во всех отраслях промышленности и увеличения инвестиций в сферы информационных технологий и производства средств производства. К 2006 г. должна сформироваться устойчивая долговременная тенденция роста объема перевозок во всех крупных регионах мира, в том числе и Центрально-Азиатском регионе, темпы роста составят 5-6%. Поэтому аэропорт Ташкент с развитой инфраструктурой может стать одним из стратегически-привлекательных аэропортов XXI века в Центрально-Азиатском регионе.

Водный (речной) транспорт

Роль речного транспорта в сравнении с другими перевозчиками не столь существенна. В то же время, этот дешевый водный путь сообщения по реке Амударья обеспечивает торговые и экономические связи с Афганистаном, а также центрально-азиатскими соседними странами, и требует внимания к своему содержанию и социально-экономическому развитию.

Протяженность судоходных путей на территории Республики Узбекистан составляет около 500 км. В состав речного транспорта входят порт Термез, четыре пристани (Ходжейли, Бери, Турткуль и Шарлаук) и три технических участка водного пути, обеспечивающие судоходную обстановку на реке Амударья, а также Ходжейлийский судоремонтный завод и Термезские судоремонтные мастерские.

Общая пропускная способность порта и пристаней составляет около 1,5 млн. тонн грузов в год, провозная возможность флота составляет 1,2 млн. тонн грузов в год.

Автомобильный транспорт

Автомобильный транспорт с точки зрения конкурентоспособности обладает рядом преимуществ перед железнодорожным транспортом, прежде, всего, высокой маневренностью и мобильностью. Автомобильному транспорту нет адекватной замены при перевозках дорогостоящих грузов на небольшие и средние расстояния, в транспортном обеспечении розничной торговли, производственной логистики, строительной индустрии, агрокомплекса, а также малого бизнеса.

Автомобильным транспортом в 2004 году перевезено 601,8 млн. т. грузов. Грузооборот составил 11040,9 млн. т-км. В структуре перевозок грузов (без учёта трубопроводного транспорта) удельный вес перевозок автомобильного транспорта составляет 92,9 процента, а в структуре грузооборота 37,8 процента. Автомобильный транспорт используется на относительно небольшие расстояния.

На автомобильных коммерческих перевозках в настоящее время используется более 240 тысяч единиц автотранспортных средств, из них 164.1 тыс. ед. грузовых автомобилей, 35.2 тыс. автобусов и микроавтобусов и 43.5 тысяч легковых автомобилей.

Без автотранспортной составляющей немыслимы перевозки грузов мультимодальной цепи. Он привлекателен для клиента оперативностью и прозрачностью перевозок, соотношением цена/время перевозок. Динамика роста тарифов различных видов транспорта представлена на рис. 2.7.6.

Таблица 2.7.6

Индексы тарифов на грузовые перевозки отдельными видами транспорта за 2002 – 2004 гг.

(в процентах к декабрю предыдущего года)

	2002	2003	2004
Транспорт грузовой – всего	186,2	130,1	158,9
в том числе:			
железнодорожный	143,1	112,1	117,4
автомобильный	132,1	113,0	120,7
авиационный	134,8	65,0	107,9
трубопроводный	273,3	150,1	188,1

2.7.3 Перспективы развития мультимодальных перевозок

Глобализация мировой экономики выдвигает на первый план концепцию интегрированной логистики. Под ней понимается консолидация участников движения товаров в целях обеспечения непрерывности и бесперебойности движения товаров по установленным транспортным коридорам. Региональные транспортно-распределительные системы должны создаваться с учётом их последующей интеграции в системы международных транспортных коридоров, представляющих собой транспортные коммуникации, позволяющие осуществлять перевозочный процесс в определённом направлении различными видами транспорта, имеющие для этого соответствующее обустройство и нормативно-правовую базу.

До обретения независимости Узбекистан мог осуществлять свои внешнеэкономические связи только через три морских порта - в Ильичевске, Санкт-Петербурге и Владивостоке, с соответствующими расстояниями до

них от Республики 4114, 3500 и 5000 километров, что значительно удорожало стоимость транспортировки грузов.

Однако за годы самостоятельного развития страны, благодаря целенаправленной политике государства, ситуация в этом направлении диаметрально изменилась.

Сформированы и продолжают создаваться экономичные транспортные коридоры. Так, в соответствии с перечнем международных коридоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), по территории Узбекистана проходит три международных коридора (№6, №8, №10), соединяющие 18 государств Европы и Азии.

Узбекистан сотрудничает в разработке проектов ТРАСЕКА, Шелковый путь-2000, РИНТО-ЭСКАТО. Серьезным достижением в этом плане стало введение в действие при активном участии Узбекистана железнодорожной линии Тёджен – Серахс – Мешхед, которая открыла новый трансазиатский коридор для выхода центральноазиатских стран на мировой рынок через территории Ирана и Турции.

Важным направлением выхода на мировые рынки является задействование Транскавказского коридора, проходящего по территориям Казахстана, Узбекистана и Туркменистана, через паромную переправу Туркменбаши - Баку и по железным дорогам Азербайджана и Грузии до порта Потти, и далее по Черному морю и реке Дунай, или по железным дорогам в Западную Европу, либо через пролив Босфор - в мировой океан.

Значительное сокращение расстояний и стоимости перевозок грузов как к портам Ирана, так и в Европу через территорию Узбекистана, ожидается от функционирования Трансафганского транспортного коридора.

Сеть азиатских автомобильных дорог является одной из важнейших инициатив ЭСКАТО с 1959 года, в рамках которой 32 страны-участницы активно сотрудничают в определении и развитии автодорожных маршрутов международного значения. Результатом этой работы стало формирование сети азиатских шоссейных дорог протяженностью более 140 тыс. км, в г. Шанхае (Китай) 26 апреля 2004 года подписано соответствующее межправительственное Соглашение

Для Республики Узбекистан, расположенной внутриконтинентально, большое значение имеет использование действующих и создания на базе существующих путей сообщения мультимодальных транспортных коридоров, в частности, обеспечивающих выход к Мировому Океану.

Среди них авто и железнодорожные магистрали:

- через территорию Казахстана в Россию, страны Европы, Прибалтику. В данном направлении пролегает автомагистраль Е-40, участком которой является автодорога Ташкент-Нукус-Кунград-Бейнеу и далее в трансевропейские транспортные коридоры;
- по коридору ТРАСЕКА со странами Кавказа и Европы. Присоединение Афганистана и Ирана к Соглашению ТРАСЕКА повышает возможности осуществления автоперевозок в страны Европы через Иран и Турецкую Республику;

- традиционные маршруты международных автоперевозок, пролегающие через Казахстан в Сибирь (Российская Федерация).

Автодорога Андижан-Ош-Кашгар-Иркештам через город Кашгар связывает Узбекистан с западными районами Китая, портами Шанхай, Лянь Юнь Гань. Сооружение ее позволит среднеазиатским государствам кратчайшим путем выйти в будущем в мощный китайский рынок, а также к странам Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского сообщества. Важным элементом этого транспортного коридора является Камчикский перевал автомобильной дороги Ташкент-Ош, а в будущем и железная дорога Ангрэн - Пап, обеспечивающая кратчайшее соединение главной центральноазиатской магистрали с железными дорогами Ферганской долины. Использование Камчикского перевала позволяет создать мультимодальный коридор с использованием возможностей автотранспорта при перевалке грузов между железнодорожными магистралями Китая и Узбекистана.

В настоящее время разрабатывается соглашение, облегчающее международные автомобильные перевозки в рамках ШОС.

Развитие нового трансафганского транспортного коридора позволит совершать автоперевозки через Афганистан в порты Ирана (Чахбехар, Бендер-Аббас и Базарган).

В рамках Концепции десяти трансевропейских транспортных коридоров стратегически важным является продление в Республику Узбекистан мультимодального коридора III «Восток-Запад» (г. Дрезден, Германия - Вроцлав - Катовице, Польша-Львов-Киев), что будет способствовать прямому грузовому потоку из Европы в Азию через Узбекистан.

С целью формирования единой транспортной сети Республики продолжается строительство новой железнодорожной линии Гузар-Бойсун-Кумкурган, протяженностью 250 км, имеющей исключительно важное значение в развитии производительных сил Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областей и осуществлении внешнеэкономических связей Республики Узбекистан с Таджикистаном и Афганистаном.

Построена железнодорожная линия Навои-Учкудук-Султануиздаг-Нукус с совмещенным мостовым переходом через реку Амударья.

Положительное влияние для развития взаимодействия составляющих транспортного комплекса будут иметь формирование сквозных тарифных ставок для мультимодальных перевозок, дальнейшее развитие правовой базы данных перевозок, расширение использования единых документов, используемых для торговли и транспортировки.

Транспортная инфраструктура немыслима без мультимодальных перевозок. Они активно используются на всех транспортных маршрутах. Ускорение, удешевление и упрощение процесса движения грузов укрупненными грузовыми местами (в контейнерах и трейлерах) от изготовителя к потребителю по варианту «от двери до двери», приводит к интегрированию транспортных систем.

Расширение транспортных коммуникаций и создание мультимодальных коридоров не только повышает эффективность экспортно-импортных перевозок грузов Узбекистана, но и содействует созданию благоприятных условий для транзитных перевозок через Узбекистан.

Литература

1. Наша главная цель – демократизация и обновление общества, реформирование и модернизация страны. /Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на совместном заседании законодательной Палаты и Сената Олий Мажлиса/ Финансово-экономическая газета «Налоговые и таможенные вести» (Ташкент). - 2005. №5 (549) от 31 января 2005 г. с. 1-5.
2. Л. Ахметов, А. Горелкин, Н. Махно, К. Сидикназаров. Автотранспорт Узбекистана за 70 лет. Ташкент, «Мехнат», 1991, 285с.
3. Л. А. Ахметов, Я. Г. Азимов, А. В. Горелкин, Н. А. Махно. Автотранспорту Узбекистана – 75 лет, Ташкент – «Мехнат» - 1996, 293 с.
4. Қ. М. Сидикназаров, У. В. Аҳмедов. Ўзбекистон автотранспорти ўтмишида ва истиқлол йилларида, «Тошкент ислом университети» - Тошкент – 2001, 269 с.
5. Статистическое обозрение Республики Узбекистан за 2004 год. Ташкент, ООП Государственного Комитета по статистике. – 2005, 205 с.
6. Национальный доклад о состоянии окружающей природной среды и использовании природных ресурсов в Республике Узбекистан (2001 г.) под общей редакцией Х.С. Шеримбетова, Б.Б.Алиханова.Ташкент, «Chinor ENK».
7. Проспект «Ўзбекистон транспорт ва транспорт коммуникациялари уюшмаси», Press Co.Ltd, Ташкент 2005, 65 с.
8. Международные автомобильные грузовые перевозки. Учебное пособие/ Под ред. Топалиди В. А. Ташкент, ДП «OTIS» - 2005, Том I - 252 с, Том II – 260с.
9. Закон Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте» от 29.08.1998 г. № 674-I.
10. Закон Республики Узбекистан «О городском пассажирском транспорте» от 25.04.1997 г. № 419-I.
11. Закон Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения» от 19.08.1999 г. № 818-I.
12. Руководство МСАТ по безопасности на автотранспорте. Международный Союз Автомобильного Транспорта, Москва, 2005, 40с.

**Руководство Международного Союза
автомобильного транспорта (MCAT-IRU) по
безопасности на автотранспорте**

Рекомендации для менеджеров, водителей, грузоотправителей,
операторов, осуществляющих перевозки грузов.

Сотрудничество с таможенными органами.

Предисловие

С целью подготовки рекомендаций по безопасности для автотранспортных организаций решением Совета IRU по перевозке грузов, принятом на заседании совета в апреле 2004 г. в Иокогаме, была создана Специальная группа по безопасности (СГБ).

Представители 10 ассоциаций, являющихся членами IRU, выразили желание участвовать в работе СГБ. Эксперты из 8 ассоциаций (AFTRI, ANTRAM, ATRN, DTL, FEBETRA, RHA, TLN и ZMPD) приняли активное участие в разработке рекомендаций, которые были выпущены в июне 2004 г.

На этапе проведения консультаций было решено, что окончательный результат деятельности СГБ будет представлен в форме Рекомендаций IRU по безопасности для:

- менеджеров;
- водителей автотранспортных средств;
- отправителей;
- компаний, занимающихся перевозкой опасных грузов (разработаны группой экспертов по безопасности на транспорте IRU), а также
- лиц, занимающихся таможенной очисткой грузов.

Вопросы сотрудничества с таможенными органами разработаны в тесном сотрудничестве со Всемирной таможенной организацией (ВТО) с учетом замечаний Комиссии IRU по таможенным вопросам (КТВ). В окончательном виде они представляют основу для сотрудничества между таможенными органами и автотранспортными организациями и/или ассоциациями, представляющими эти организации.

Рекомендации IRU по безопасности следует рассматривать и использовать совместно с другими документами по безопасности, такими как директива IRU ЕКМТ (Европейская конференция министров транспорта) по охраняемым автостоянкам в Европе, справочник контрольных и исполнительных органов, технологические карты TIR и т.д., с большей частью которых можно ознакомиться, посетив вебсайт IRU (www.iru.org).

Хотя рекомендации IRU разработаны главным образом в ответ на террористическую угрозу, они представляют собой собрание правил, направленных на обеспечение как антитеррористической, так и традиционной безопасности.

Рекомендации IRU по безопасности сами по себе несут общий характер, и ситуации, возникающие на дорогах, специально конкретизированы в данных рекомендациях настолько, насколько их можно предусмотреть, исходя из разумных предположений. Поэтому перед тем как применять или рекомендовать данные документы к применению в конкретных обстоятельствах или в масштабе страны, их не обходимо адаптировать с учетом конкретной ситуации в стране, особенностей ее культуры и законодательства.

При работе над документом не представлялось возможным учесть все полученные замечания. Однако их точность и глубина показывают, что

организации, занятые в сфере автомобильных перевозок, решительно настроены на борьбу со всеми видами преступлений на дорогах, включая террористические акты.

Рекомендации IRU по безопасности являются не только специальным руководством по оказанию информационной поддержки автотранспортным организациям и помощи им в принятии целесообразных и взвешенных профилактических мер, направленных на снижение риска хищений или использования грузов или автотранспортных средств для проведения террористических актов. Разработанные IRU рекомендации это и политический инструмент, с помощью которого организации автотранспортной отрасли могут продемонстрировать общественности, политикам и партнерам в государственном и частном секторе меру своей ответственности перед обществом и твердость своих намерений по решению стоящих перед ними задач. Данные рекомендации должны применяться при содействии национальных и иных государственных органов для того, чтобы усилия и вклад в укрепление безопасности со стороны отдельных компаний и автотранспортной отрасли в целом были вознаграждены как в политическом отношении, так и за счет действия рыночных механизмов.

Тесное взаимодействие отраслевых и государственных организаций с целью обеспечения безопасности автомобильных перевозок – взаимодействие, которое существует в ряде европейских стран – должно стать одним из важнейших инструментов развития государственно частного партнерства.

Мартин Марми
Генеральный секретарь IRU

Оглавление

Предисловие	206
Глава 1. Рекомендации для менеджеров	210
1. Политика компании	210
2. Организация работ и подготовка кадров	211
3. Автотранспортные средства	214
4. Связь	214
5. Территория и производственные помещения	215
6. Транспортные операции	215
7. Список учреждений для обращения по вопросам обеспечения безопасности	216
8. Разделы рекомендуемого плана мероприятий по обеспечению безопасности компании	216
9. Рекомендации по проведению оперативного анализа деятельности компании	219
10. Отчетность о чрезвычайных ситуациях и образец упрощенного сообщения о происшествии	221
Глава 2. Рекомендации для водителей	222
1. Необходимо всегда помнить следующее	222
2. С вниманием относитесь к политике и советам компании в отношении безопасности	223
3. Планируйте заранее	223
4. Прием груза	224
5. Доставка груза	224
6. Обеспечьте собственную безопасность при перевозке груза и во время стоянки	224
7. Действия в случае чрезвычайной ситуации, хищения или нападения	226
8. Защитите себя	227
9. Полезные номера телефонов и адресов	227
Глава 3. Рекомендации для грузоотправителей	228
1. Работа с персоналом и контроль происходящего на территории компании	228
2. Обучение/инструктаж	228
3. Риск и предотвращение хищений	228
4. Организация транспортных операций	229
5. Транспортные и страховые документы	231
6. Спецификации при оформлении заказа	231
7. Информация и взаимодействие при чрезвычайных обстоятельствах/в случае хищения	232

Глава 4. Руководство по перевозке опасных грузов автотранспортом	232
Введение	232
1.Правовые основы	235
2.Общие положения	235
3.Обучение правилам обеспечения безопасности	236
4.План обеспечения безопасности в отношении товаров, указанных в перечне особо опасных грузов	236
5.Исключения	237
6.Перечень опасных грузов, перевозимых в количествах, превышающих указанные нормативы	238
Глава 5. Организация добровольного сотрудничества с таможенными органами	239
Предисловие	239
1.Введение	239
2.Консультации,сотрудничество и организация связи	246
3.Обучение,подготовка и осведомленность	247
4.Информация – обмен, доступ и конфиденциальность	249
5.Обеспечение безопасности груза	250
6.Обеспечение безопасности транспортных средств	251
7.Обеспечение безопасности предприятия	252
8.Обеспечение безопасности персонала	254
9.Обеспечение безопасности торгового партнера	255
10.Управление кризисной ситуацией и действия в экстремальной ситуации	256
11.Оценка,анализ и повышение эффективности	257

Глава 1. Рекомендации для менеджеров

Настоящие Рекомендации по безопасности содержат избранные меры и процедуры, которые **менеджеры автотранспортных компаний** могли бы использовать для укрепления традиционной, а также связанной с угрозой террористических актов безопасности своих компаний.

Рекомендации предназначены для информирования автотранспортных организаций и оказания им содействия в принятии необходимых и обоснованных мер, направленных на минимизацию риска хищений или использования грузов и автотранспортных средств в террористических целях.

Автотранспортные организации – в частности, те из них, которые:

- перевозят опасные грузы, химические вещества, лекарственные препараты, продукты питания, легковые автомобили и прочие товары, которые ввиду своего характера или стоимости могут быть объектом террористического или иного преступного акта, или

- осуществляют деятельность в условиях или на маршрутах, требующих повышенного внимания к безопасности, работают с крупными клиентами/компаниями или доставляют грузы в пункты назначения, подверженные более других различного вида угрозам – могут использовать рекомендации, изложенные ниже, или некоторые из них, в зависимости от размеров компании, степени угрозы ее безопасности и ее места в цепочке поставки товаров.

1. Политика компании

- 1.1. Используйте рекомендации по обеспечению безопасности, в частности правила безопасности, разработанные профессиональной ассоциацией, государственными органами, страховыми компаниями и производителями товаров и согласованные на государственном уровне.
- 1.2. Если это возможно и целесообразно для вашей компании, назначьте для решения вопросов безопасности ответственное лицо (из руководящего состава компании). При отсутствии такой возможности за вопросы безопасности должен отвечать руководитель компании.
- 1.3. В случае необходимости проведите анализ рисков компании (пример оперативного анализа прилагается) и включите службу безопасности в общую структуру управления компанией.
- 1.4. Подготовьте правила/инструкции по обеспечению безопасности с изложением основных принципов безопасной работы и включите их в руководство/справочник компании и должностную инструкцию водителя автотранспортных средств.
- 1.5. Если считаете необходимым для компании, разработайте План обеспечения безопасности (образец прилагается) и/или перечень основных правил и норм, которые персонал компании должен соблюдать в целях обеспечения безопасности (отдельные правила для водителей

автотранспортных средств уже разработаны). Такой план обеспечения безопасности должен включать конкретное распределение обязанностей, указание на риски в деятельности компании, меры, которые необходимо принимать в случае нарушения безопасности, а также анализ и оценку проводимой работы.

Особое внимание следует уделить ситуациям, в которых автотранспортное средство становится особенно уязвимым (например, остановки в пути, движение в ночное время и т.д.).

- 1.6. Регулярно проводите анализ относящихся к обеспечению безопасности обзоров, планов и результатов контрольных проверок, в т.ч., если возможно, результатов внешних и внутренних аудиторских проверок. Данные рекомендации разработаны Специальной группой IRU по безопасности (СГБ) на основе действующих правил, практических руководств и аналитических обзоров, подготовленных IRU и ассоциациями участниками IRU, а также другими государственными и негосударственными организациями.
- 1.7. Всеми возможными способами доносите до сотрудников важность вопросов безопасности (например, используя для этого информационные доски) и обращайтесь к руководству с просьбой обратить особое внимание на вопросы безопасности.
- 1.8. Уделяйте особое внимание субподрядчикам, независимым подрядчикам и их персоналу/сотрудникам/работникам, в частности, когда они назначаются на особо ответственные должности/участки работы.
- 1.9. Установите обычную и оперативную связь с местными органами (правопорядка) и оповещайте их в случаях нарушения безопасности компании.

2. Организация работ и подготовка кадров

2.1. Информация и документация

- 2.1.1. Храните документацию в безопасном месте. Охраняйте доступ к компьютерам и местам хранения информации/документации, контролируйте доступ к информационным системам и использование информации. Изготавливайте резервные копии документации.
- 2.1.2. В соответствующих случаях устанавливайте сроки для подготовки документации и используйте специальные процедуры для подготовки срочной отгрузки. Предусмотрите возможность введения системы приемки под подпись на всех контрольных участках производственного процесса (подготовка документации, печатывание, осмотр автофургона, доставка груза и т.д.).
- 2.1.3. Ведите журнал учета работ, связанных с обеспечением безопасности.
- 2.1.4. Обеспечьте возможность оперативного получения данных о вашем автотранспортном средстве, трейлере, грузах. Как минимум в вашем распоряжении должна быть следующая информация: регистрационный

номер автотранспортного средства/серийный номер трейлера, марку, модель, тип корпуса, идентификационный номер автотранспортного средства, номер двигателя, номер коробки передач, внешние отличительные признаки, количество осей, наличие специального оборудования, снабженного серийными номерами, средств обеспечения безопасности, пройденный километраж.

2.1.5. Позаботьтесь о том, чтобы всегда была под рукой такая же необходимая информация о перевозимых грузах: тип, характер, количество, упаковка, маркировка, способ погрузки, крепления и т.д.

2.1.6. В случае перевозки дорогостоящих грузов или грузов, требующих повышенного внимания к безопасности, сведения о них в коммерческой документации, которая следует с автотранспортным средством, должны быть ограничены необходимым минимумом.

Позаботьтесь о том, чтобы к этим сведениям имели доступ только надежные, пользующиеся доверием лица.

2.2. Прием на работу

2.2.1. При приеме на работу нового сотрудника проверьте документы, удостоверяющие личность кандидата (идентификационную карту/паспорт), отзывы о нем (полученные от страховых компаний, органов правопорядка, с предыдущих мест работы, и не только с самого последнего), а при найме водителей автотранспортных средств – еще и действительность их водительских прав, если это возможно и допускается действующим законодательством. В таких случаях регулярно, например, каждые шесть месяцев, проверяйте водительские права водителей автотранспортных средств.

2.2.2. В качестве общих правил при приеме на работу можно назвать следующие: затрагивайте вопросы обеспечения безопасности во время собеседования с кандидатом; проверяйте документы, удостоверяющие личность, водительские права и прочие документы на наличие в них подчисток и исправлений; храните у себя копии таких документов; при проверке отзывов по возможности пользуйтесь независимыми источниками (попытайтесь провести беседу с руководителями кандидата на предыдущих местах работы). Не принимайте безадресных отзывов, например, с формулировкой «ДЛЯ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ ПО МЕСТУ ТРЕБОВАНИЯ». Постарайтесь получить документальное подтверждение информации о рабочем стаже (например, за последние пять-десять лет). Потребуйте отзывы по крайней мере от двух лиц. Данные лица должны знать кандидата достаточно продолжительное время.

2.2.3. Работайте с партнерами и кадровыми агентствами, пользующимися хорошей репутацией, т.е., широко известными, являющимися членами признанных профессиональных организаций или отвечающими определенным стандартам.

2.2.4. Введите в трудовой договор пункты, касающиеся обязанностей и функций по обеспечению безопасности. В трудовом договоре должно

быть четко указано, что на сотрудников/водителей автотранспортных средств будут налагаться дисциплинарные взыскания в случае невыполнения ими этих обязанностей. Вопросам обеспечения безопасности должно быть отведено особое место и в перечне должностных обязанностей сотрудников.

2.2.5. Отражайте документально факты несоблюдения сотрудниками правил безопасности.

2.3. Обучение

2.3.1. Регулярно проводите обучение сотрудников мерам безопасности, а также занятия по их переподготовке, на которых рассматриваются вопросы безопасности труда, автотранспортных средств и производственных помещений. Обеспечение безопасности должно стать частью повседневной работы сотрудников и руководителей компании.

2.3.2. Обучение мерам безопасности должно заключаться в предоставлении сведений о характере угроз нарушения безопасности, способах их распознавания и снижения, а также о действиях в случае нарушения безопасности. В обучение также должно входить ознакомление с планом мероприятий по обеспечению безопасности (если таковой имеется) в соответствии с обязанностями конкретных лиц и их функциями по реализации этого плана.

2.3.3. Обеспечьте персонал руководством/справочником для водителя автотранспортного средства или памяткой по безопасности, если таковые имеются.

2.3.4. Регулярно проверяйте, насколько сотрудники/водители знакомы со средствами обеспечения безопасности, установленными на автотранспортных средствах и на территории компании, и умеют ими пользоваться.

2.3.5. Если сочтете целесообразным, пригласите специалистов из компетентных органов, таких как полиция, таможенная служба и т.д., а также представителей других организаций для обучения и инструктажа ваших сотрудников.

2.4. Предупредительные меры и инструктаж

2.4.1. Проводите ясный и четкий инструктаж. Инструкции должны быть оформлены письменно и при необходимости распространены среди персонала. Удостоверьтесь, что они усвоены и соблюдаются соответствующими сотрудниками.

2.4.2. Новые сотрудники должны пройти предусмотренный инструктаж и обучение.

2.4.3. Водители автотранспортных средств должны получать специальные инструкции при нахождении в пути (см.руководство для водителя автотранспортного средства).

2.4.4. Позаботьтесь о том, чтобы водители были снабжены надлежащими средствами обеспечения безопасности.

- 2.4.5. Введите стандартную форму отчетности о происшествиях и призывайте сотрудников сообщать о всех случаях, связанных с нарушением безопасности, включая самые незначительные.
- 2.4.6. Регулярно проводите анализ сообщений о случаях, связанных с нарушением безопасности и при необходимости вносите изменения в стратегию компании.
- 2.4.7. Внимательно следите за переменами в поведении сотрудников, которые могут свидетельствовать о возникшем конфликте интересов.

3. Автотранспортные средства

- 3.1. Установите оборудование, обеспечивающее безопасность перевозок, в соответствии с типом перевозимого груза, маршрутом следования и прочими условиями, от которых она зависит. Убедитесь, что оборудование исправно и готово к работе.
- 3.2. Регулярно проверяйте состояние оборудования, предназначенного для обеспечения безопасности, привлекая для этого и представителей организации, проводившей его установку.
- 3.3. Желательно, чтобы все автотранспортные средства имели дополнительные возможности для блокировки оборудования. При покупке автотранспортного средства следует отдавать предпочтение встроенной аппаратуре для обеспечения безопасности. Кроме того, изучите возможности по установке дополнительного оборудования.
- 3.5. В соответствующих случаях пломбируйте груз в целях его безопасности.
- 3.6. По возможности ограничивайте информацию о перевозимом грузе, которая выносится на брезентовое покрытие фургона или кузов автотранспортного средства (рекомендуется соблюдать полную анонимность груза).

4. Связь

- 4.1. В соответствующих случаях и при возможности пользуйтесь современными средствами связи, такими как системы определения местонахождения автотранспортного средства, подачи сигналов бедствия и т.д., чтобы решать возникающие проблемы в реальном масштабе времени.
- 4.2. Установите правила установления и поддержания связи между автотранспортным средством и компанией.
- 4.3. В том случае, если автотранспортное средство направляется на погрузку/разгрузку к клиенту в первый раз, заблаговременно направьте клиенту информацию, которая поможет ему идентифицировать автотранспортное средство и его водителя.
- 4.3. Обеспечьте водителей номерами экстренного вызова и другими телефонными номерами, чтобы они могли в любой момент связаться с

компанией и/или соответствующими государственными службами, а находясь за рубежом – с консульством и по возможности с автотранспортной ассоциацией страны пребывания. Проинструктируйте водителей о необходимости в первую очередь звонить в компанию.

5. Территория и производственные помещения компании

- 5.1. В соответствии с оценкой степени угрозы безопасности компании определите охраняемый периметр ее территории, места прохода на территорию сотрудников и посетителей компании, а также места парковки.
- 5.2. Убедитесь, что вы располагаете эффективной системой по предотвращению несанкционированного проникновения на территорию компании и что эта система функционирует надлежащим образом.
- 5.3. При наличии возможности и в зависимости от результатов оценки степени угрозы безопасности используйте средства защиты и наблюдения за территорией (решетки, освещение, сигнализацию, видеокамеры, охрану).
- 5.4. Ограничьте доступ к оборудованию, обеспечивающему безопасность и контроль территории.
- 5.5. Введите систему учета приходящих и уходящих лиц.
- 5.6. Регулярно проводите осмотр строений, мест въезда, автостоянок, удаленных парковочных зон, погрузочных площадок, мест хранения ключей и прочих складских помещений.
- 5.7. Храните все ключи к автотранспортным средствам/помещениям в надежных местах. Выберите эффективные способы наблюдения за перемещением и хранением ключей к автотранспортным средствам и помещениям компании.
- 5.8. Необходимо организовать контроль хранения, выдачи и возврата спецодежды работников компании.
- 5.9. О любом происшествии (хищении, нападении и т.д.) сообщайте в полицию.

6. Транспортные операции

- 6.1. Проводите инструктаж водителей автотранспортных средств и, если необходимо, обеспечьте их «путевыми» инструкциями (памятками, правилами безопасности водителя автотранспортного средства и т.д.).
- 6.2. Определите охраняемые автостоянки. Заранее определите места остановок, перерывов в движении и остановки на ночлег. Дайте указание водителю в случае незапланированной остановки, особенно при перевозке грузов, которые могут легко стать объектом хищения, держать двери закрытыми в режиме блокировки даже при разговоре с кем либо.

- 6.3. По возможности меняйте маршруты движения и водителей, следующих по этим маршрутам.
- 6.4. Отдайте указание водителю автотранспортного средства всегда держать ключи при себе, не оставлять их в местах, где можно сделать их дубликат и узнать по ним автотранспортное средство, к двери которого они подходят (например, по брелоку). Водитель не вправе покидать автотранспортное средство, не убедившись в том, что оно надежно и полностью закрыто, вне опасности и установленное на нем защитное оборудование находится во включенном состоянии.
- 6.5. Отдайте указание водителю автотранспортного средства никого не подвозить и не разрешать посторонним лицам находится в автотранспортном средстве, а также твердо помнить условия договора страхования.
- 6.6. Призывайте водителей автотранспортных средств сообщать обо всем необычном (непорядки в погрузке, закрытии на замки, опечатывании, документации, изменениях в инструкциях по доставке, подозрительных задержках, лицах или автотранспортных средствах, пунктах назначения и т.д.) в компанию или, в условиях чрезвычайной ситуации, – полиции..
- 6.7. Проинструктируйте водителя автотранспортного средства, как себя вести в случае нападения или захвата в заложники, при этом поведение водителя должно быть направлено, прежде всего, на обеспечение собственной безопасности.

7. Список учреждений для обращения по вопросам обеспечения безопасности (в зависимости от страны пребывания)

- 7.1. Торгово-промышленная ассоциация по профилю компании.
- 7.2. Другие ассоциации, имеющие отношение к деятельности компании (например, перевозчики, компании, занятые в химической, пищевой промышленности и т.д.) и/или страховые компании.
- 7.3. Органы государственной власти, имеющие отношение к деятельности компании (министерство транспорта, полиция, антитеррористическая «горячая» линия и т.д.).
- 7.4. Службы экстренной помощи (национальные телефонные номера).
- 7.5. Компании, специализирующиеся на оказании услуг в сфере безопасности перевозок, с которыми транспортная компания может иметь договор на обслуживание.
- 7.6. Прочие.

8. Разделы рекомендуемого плана мероприятий по обеспечению безопасности компании

Разработка плана мероприятий по обеспечению безопасности может проходить в три этапа. На первом этапе выявляются источники угрозы

для деятельности компании (т.е. анализируется текущий уровень безопасности, информация из местного полицейского участка и/или других органов государственной власти, конкретное положение компании или ее партнеров/клиентов, которые могут спровоцировать террористический акт, местоположение компании, общая обстановка в иностранных государствах, через которые проходят маршруты движения автотранспортных средств). На втором этапе определяются конкретные места, в которых компания наиболее уязвима для террористического акта. Результатом данного процесса (третий этап) является определение мер безопасности, снижающих риск до приемлемого уровня.

8.1. Ответственное лицо.

Транспортная организация должна назначить компетентного и квалифицированного штатного сотрудника или кого либо из тех, кто работает на контрактной основе, ответственным за обеспечение безопасности. Основными обязанностями этого лица являются оценка риска, планирование и организация охранных мероприятий, разработка и реализация планов по обеспечению безопасности, взаимодействие с полицией, службами оказания экстренной помощи и другими государственными структурами и партнерами в условиях чрезвычайной ситуации (эвакуация и возобновление деятельности), организация обучения персонала, развертывание средств связи и проведение практических занятий.

Назначенное лицо должно передавать руководству все предложения и информацию относительно безопасности, поступающую от сотрудников, иметь право самостоятельно проводить работу по повышению уровня безопасности в рамках решений, принятых руководством, а также отвечать за информирование персонала компании.

8.2. Учетная документация

В автотранспортной организации должен вестись учет конкретных действий по обеспечению безопасности, транспортных операций, а также товаров повышенного таможенного риска. Документация по такому учету должна предоставляться правоохранительным и другим органам государственной власти, работающим в сфере обеспечения безопасности.

8.3. Анализ деятельности

При разработке плана мероприятий по обеспечению безопасности руководство должно провести анализ всех операций по хранению,

обработке и передаче товаров повышенного таможенного риска. А также выявить степень уязвимости компании. По меньшей мере один раз в год руководство вместе с лицом, ответственным за обеспечение безопасности, должно проводить анализ уровня безопасности компании. Автотранспортные организации должны требовать от своих партнеров, клиентов и поставщиков любую информацию, необходимую для предупреждения угрозы безопасности.

8.4. Персонал

Меры по обеспечению безопасности (обучение, порядок осуществления тех или иных операций, оборудование и ресурсы) должны быть четко оформлены документально. Каждый сотрудник, работа которого связана с товарами повышенного таможенного риска или их перевозкой, должен пройти специальное обучение и/или инструктаж. При выполнении функций, связанных с товарами повышенного таможенного риска или их перевозкой, такие сотрудники должны получать четкие сведения от руководства о мерах, принятых для обеспечения безопасности.

8.5. Сообщения об угрозах, происшествиях и управление в кризисной ситуации.

Каждый сотрудник, который в своей работе связан с товарами повышенного таможенного риска или их перевозкой, имеет право и обязан докладывать руководству и/или лицу, ответственному за обеспечение безопасности, о любой возникшей угрозе или инциденте, нанесящим ущерб безопасности компании. Руководство и/или лицо, ответственное за обеспечение безопасности, принимает решение о необходимости информирования органов государственной власти. На случай чрезвычайной ситуации автотранспортная организация может иметь соответствующий план действий, группу сотрудников по управлению в кризисной ситуации, собственный персонал быстрого реагирования и процедуры по координированию действий в условиях чрезвычайной ситуации.

8.6. Оценка

Необходимо ввести процедуры оценки и проверки безопасности компании и периодически пересматривать и обновлять эти процедуры.

8.7. Конфиденциальность

Необходимо обеспечить полную сохранность информации и документации. Все сотрудники, работа которых связана товарами

повышенного таможенного риска и их перевозкой, должны получить указание никому не сообщать о маршруте и типе груза, перевозимого и обрабатываемого компанией и ее клиентами, если только такая информация не должна указываться в соответствии с законодательством (например, информация о перевозимом грузе в таможенных документах) или не запрашивается органами государственной власти. Информация о принимаемых мерах безопасности и содержание плана обеспечения безопасности не подлежат разглашению.

8.8. Специальные меры

В дополнение к мерам безопасности, описанным выше, автотранспортные организации должны выяснить, не следует ли принять специальные меры ввиду особенностей инфраструктуры и условий перевозок вашей компании или ее клиентов.

План обеспечения безопасности может также включать меры индивидуальной безопасности, мероприятия по пресечению несанкционированного доступа и обеспечению безопасности в пути.

8.9. Сотрудничество

Автотранспортные организации должны взаимодействовать со своими партнерами по всей цепочке поставки грузов, а также с соответствующими государственными структурами в целях обмена информацией о возможных угрозах безопасности, принятия необходимых мер по предотвращению возможных угроз и ликвидации последствий опасных инцидентов.

9. Рекомендации по проведению оперативного анализа деятельности компании

ЭТАП 1:

Необходимо полностью сформулировать потребности компании, связанные с обеспечением ее безопасности, и пригласить всех заинтересованных лиц для проведения обсуждения, согласования и принятия решения по следующим вопросам:

9.1. Политика компании

Укажите основные характеристики, относящиеся к профилю компании (объемы перевозок, характер работ, кадры, парк автотранспортных средств), определите подверженность компании рискам и ее политику в отношении обеспечения безопасности.

9.2. Территория или здание

Определите расположение и целевое назначение территории или здания с учетом их приоритетности или значимости. Обозначьте их границы в целях четкого определения, на каких участках следует прибегнуть к мерам безопасности.

9.3. Транспортные операции

Перечислите направления следования и типы автотранспортных средств. Укажите инфраструктуру по пути следования автотранспорта, в частности, сведения, касающиеся наиболее уязвимых участков (например, остановки), а также временные интервалы (например, ночь). Проведите анализ рисков, связанных с приемкой груза и его доставкой.

9.4. Заинтересованные стороны

Перечислите стороны, которые могут быть заинтересованы в функциональной безопасности территории/здания. Определите, чьи интересы должны быть обеспечены в первую очередь, и подумайте о том, как разрешить возможный конфликт интересов.

9.5. Защита имущества

Перечислите активы, нуждающиеся в защите (людские, материальные, интеллектуальные), а также их ценность (гуманитарную, финансовую, производственную, политическую).

9.6. Угроза

Укажите источники угрозы, возможности преступников, средства, которые они могут применить, а также наиболее вероятные способы совершения преступлений. Постарайтесь оценить в общих чертах вероятность и частоту их совершения.

9.7. Последствия компромисса (отсутствие принятия мер)

Укажите таковые с точки зрения материальных, финансовых, производственных, моральных и политических издержек/последствий.

9.8. Слабые и уязвимые места

Необходимо постараться выявить и оценить участки наиболее уязвимые ввиду угрозы нападения.

9.9. Критерии эффективности проделанной работы

Нужно установить, в какой мере должна измениться текущая ситуация, чтобы можно было считать принятые меры безопасности успешными.

9.10. Прочие факторы

Включите любые ограничения, такие как разрешение на перепланировку территории, наличие соседних сооружений, уровень кадрового обеспечения, силы реагирования и природные условия (климат и растительность). В этом разделе должно быть указано, какие возможные решения являются важными и почему.

9.11. Возможные результаты

В ходе анализа уязвимых с точки зрения безопасности позиций могут быть найдены возможные решения вопросов. Эти решения следует документировать с учетом всех предполагаемых ограничений.

ЭТАП 2:

Подробный анализ каждого вызывающего озабоченность участка, определенного на этапе 1, с детализацией полученных результатов и возможного решения проблем.

К подобным участкам могут быть отнесены кадровые и производственные аспекты деятельности компании, инфраструктура по маршруту следования автотранспортных средств, ограждение территории, освещение, системы видео наблюдения, системы обнаружения, системы физического задержания, контроль доступа и т.д. В случае если проблема окажется сложной, можно обратиться за консультацией в компанию, занимающуюся вопросами безопасности.

10. Отчетность о чрезвычайных ситуациях и образец упрощенного сообщения о происшествии

В случае нарушения безопасности или возникновения подозрений в отношении возможности нарушения следует уведомить об этом местный полицейский участок и/или антитеррористическое под разделение (по «горячей» линии).

10.1. Основные меры, которые необходимо предпринять сразу после происшествия:

10.1.1. уточнение того, когда и где в последний раз видели автотранспортное средство;

- 10.1.2. получение подробной информации об автотранспортном средстве/партии груза;
- 10.1.3. сообщение сведений об автотранспортном средстве/партии груза в полицию, регистрация номера происшествия, присвоенного полицией;
- 10.1.4. сообщение сведений в страховую компанию, сохранение копии представленных требований по наступлению страхового случая;
- 10.1.5. дополнительные меры могут включать информирование других водителей и компаний о похищенном автотранспортном средстве/партии груза, а также передачу сведений в специализированные агентства/компании, занимающиеся розыском похищенных автотранспортных средств/грузов.

10.2. Сообщение о происшествии может включать следующие основные сведения:

- 10.2.1. идентификацию автотранспортного средства;
- 10.2.2. дату и место происшествия, включая особенности местности (мост, тоннель, переезд и т.д.);
- 10.2.3. погодные условия, если это имеет значение;
- 10.2.4. описание происшествия;
- 10.2.5. тип автотранспортного средства и груза;
- 10.2.6. причины случившегося;
- 10.2.6. последствия (состояние сопровождающих лиц, груза, нанесенный ущерб, привлечение органов государственной власти).

Глава 2. Рекомендации для водителей

Рекомендации для водителей автотранспортных средств

Настоящие Рекомендации по безопасности содержат наиболее эффективные меры и средства, которые **водители, работающие в автотранспортных компаниях**, могли бы использовать для повышения традиционной и антитеррористической безопасности своих компаний. Они предназначены для информирования автотранспортных организаций и содействия им в принятии обоснованных и необходимых мер, направленных на снижение риска хищений или использования грузов и автотранспортных средств в террористических целях.

1. Необходимо всегда помнить следующее

1.1. Ваше автотранспортное средство – это ваше средство существования.. Соблюдайте правила безопасности, принятые вашей компанией. Они разработаны в целях обеспечения безопасности и защиты как вас самих, так и окружающих, а также груза и автотранспортного средства.

1.2.Советы, данные в этом документе, помогут вам помешать завладеть автотранспортным средством и предотвратить использование груза или автотранспортного средства в террористических или иных преступных целях.

1.3.Обязательно найдите время для ознакомления с настоящими рекомендациями и обсудите все возникшие вопросы с вашим работодателем. Храните эти рекомендации в кабине автотранспортного средства, чтобы иметь возможность обращаться к ним при первой необходимости.

2. С вниманием относитесь к политике и советам компании в отношении безопасности

2.1.Всегда прислушивайтесь к данному вам совету. Если вы не будете этого делать, руководство может наложить на вас дисциплинарное взыскание **.

2.2.Если вы оказались свидетелем подозрительных или преступных действий, немедленно позвоните в полицию.

2.3.Всегда сообщайте своему руководству о любом неблагоприятном событии.

3. Планируйте заранее

3.1.Планируйте маршрут движения автотранспортного средства заранее в соответствии с указаниями руководителя и/или его представителя. Это поможет избежать остановок для выяснения пути проезда. Если вы точно знаете, куда едете, никто не сможет сбить вас с правильного направления. Ни когда не следуйте советам, полученным от незнакомых лиц, например, от тех, кто находится по адресу доставки груза. Свяжитесь прежде всего со своим руководством.

3.3.Избегайте выключения двигателя автотранспортного средства в тех случаях, когда в этом нет необходимости.

**Поскольку особенности законодательства, культуры, взаимоотношений между работником и работодателем, а также внутренние отношения в компании в значительной мере зависят от конкретной страны, настоящие рекомендации необходимо скорректировать на национальном уровне, чтобы учесть специфику сложившейся в стране ситуации и практики.*

***Во многих странах слишком жесткие формулировки могут быть неприемлемы. Поэтому их необходимо изменить с учетом местной специфики.*

3.4. Избегайте остановок для покупки сигарет, газет и т.д., закупите все это до отправления в путь.

3.5. Заправляйтесь топливом только в известных и безопасных местах, а перед отправкой в путь – непосредственно на рабочем месте.

3.6. Проверяйте работоспособность всех устройств, связанных с безопасностью автотранспортного средства.

4. Прием груза

- 4.1. По возможности следите за тем, чтобы работник склада по невнимательности или недобросовестности не произвел загрузку ошибочного товара или в неполном объеме.
- 4.2. Проверьте, чтобы погруженный товар соответствовал накладной. При возможности обратите внимание на номер пломбы.
- 4.3. Сообщайте о любых неполадках при погрузке, запираании или опломбировании автотранспортного средства.
- 4.4. Убедитесь, что вам понятно, куда следует доставить груз и кто его получатель.
- 4.5. Если возможно, получите контактный номер телефона адресата груза.
- 4.6. Запишите сведения о любых расхождениях и несоответствиях согласно указаниям руководства.
- 4.7. Старайтесь никому не говорить о грузе и месте его назначения .
- 4.8. Позаботьтесь о том, чтобы в кабине и кузове все было в полном порядке.
- 4.9. При погрузке или разгрузке закрывайте кабину на ключ. Не оставляйте транспортные документы и/или личные вещи в кабине на видном месте.

5. Доставка грузов

- 5.1. Убедитесь, что пломба не нарушена, а ее номер совпадает с номером, указанным в накладной.
- 5.2. В той мере, насколько это практически осуществимо, убедитесь в том, что количество и вес совпадают со значениями, указанными в накладной.
- 5.3. Убедитесь, что доставляете груз в нужное место (проверьте место погрузки и доставки по накладным).
- 5.4. При изменении инструкций по доставке получите письменное подтверждение об изменениях от руководства по адресу доставки или от своего руководства. Если во время нахождения в пути понадобится дополнительная информация, не спрашивайте у неизвестных лиц, как добраться до нужного места. Прежде всего обратитесь с этим вопросом к своему руководству.
- 5.5. Убедитесь, что на акте приемки груза стоит подпись принявшего лица и расшифровка этой подписи.
- 5.6. По возможности проследите за разгрузкой товара.

6. Обеспечьте собственную безопасность при перевозке груза и во время стоянок

6.1. Конфиденциальность и предосторожность

- 6.1.1. Избегайте разговоров, в частности телефонных разговоров, с кем либо, в том числе и с другими водителями, о грузе, его стоимости, маршруте передвижения, погрузке/разгрузке и месте доставки.

6.1.2.Избегайте поездки вместе с лицом, не являющимся сотрудником компании. Никогда никого не подвозите по пути.

6.1.3.Никогда не оставляйте личные вещи на видном месте.

6.1.4.Избегайте пользоваться одними и теми же маршрутами и останавливаться в одних и тех же местах. Это облегчает задачу грабителей/преступников.

6.2.Ключи и замки

6.2.1.**НИКОГДА** не оставляйте ключи в машине.

6.2.2.При необходимости покинуть автотранспортное средство всегда закрывайте его на ключ и держите ключи при себе. Никогда не оставляйте их в кабине машины. Вынимайте ключ зажигания, даже когда направляетесь за топливом или когда необходимо передать доставленный груз.

6.2.3.Позаботьтесь о том, чтобы ключи были обезличены. Никогда не держите на брелке что либо, указывающее на то, кому они принадлежат, или к какому автотранспортному средству они подходят. Никогда не оставляйте ключи в местах, где их могут заметить посторонние лица. Всегда держите их в надежном месте.

6.2.4.Если вы храните ключи в центре обслуживания, позаботьтесь о том, чтобы они находились в месте, закрываемом на замок и не доступном для посторонних взглядов. Никогда не пользуйтесь «потайными местами », например, с внутренней стороны переднего бампера.

6.2.5.Кузов должен быть закрыт даже во время движения автотранспортного средства.

6.3.Предупредительные меры

6.3.1.Убедитесь, что знаете, как пользоваться оборудованием для обеспечения безопасности автотранспортного средства, и проверьте, что оно исправно работает.

6.3.2.Проводите визуальный осмотр автотранспортного средства при каждой остановке: проверяйте сохранность груза и наличие пломб (их целостность).

6.3.3.В случае незапланированной остановки закрывайте двери на ключ. Не отходите от кабины, не убедившись, что она надежно закрыта, а сигнализация включена.

6.3.4.По возможности уходите на обед по очереди с вашими коллегами и присматривайте за автотранспортными средствами друг друга.

6.4.Стоянка

6.4.1.Не ставьте автотранспортное средство на стоянку в уединенных местах.

6.4.2.По возможности выбирайте места остановки на ночь до того, как отправитесь в путь. В случае изменения места ночлега сообщите в компанию о своем местонахождении.

- 6.4.3. Избегайте частого использования неохраняемых стоянок.
- 6.4.4. На время, когда вы едите, старайтесь оставлять автотранспортное средство на виду.
- 6.4.5. Ставьте автотранспортное средство погрузочными дверями вплотную к другому автомобилю, зданию или стене.
- 6.4.6. Никогда не оставляйте окна открытыми, покидая автотранспортное средство.
- 6.4.7. При возвращении к автотранспортному средству обойдите его вокруг и проверьте, нет ли признаков вторжения, обратив особое внимание на пломбы на погрузочных дверях.

6.5. Передача сообщений и вынужденные остановки

- 6.5.1. Направляйте сообщения своему руководству в соответствии с его указаниями.
- 6.5.2. Соблюдайте особую осторожность при необходимости сделать остановку, например, в случае дорожно-транспортного происшествия, в чрезвычайной ситуации или по указанию полиции. Необходимо сообщать в компанию о закрытых дорогах по маршруту следования, независимо от того, есть ли указание об объездном пути или оно отсутствует.
- 6.5.3. При получении сигнала об угрозе безопасности следуйте советам местного полицейского участка. Если вы одни, оставьте записку с четким объяснением, где вы находитесь, как с вами связаться и когда вы вернетесь к своему автотранспортному средству.

7. Действия в случае чрезвычайной ситуации, хищения или нападения

- 7.1. В случае возникновения нештатной ситуации или хищения груза
 - 7.1.1. Если вскрыто брезентовое покрытие или открыта задняя дверь, проверьте груз.
 - 7.1.2. В случае хищения груза постарайтесь оценить нанесенный ущерб.
 - 7.1.3. Немедленно сообщите о хищении в компанию и в полицию.
- 7.2. При угоне автотранспортного средства
 - 7.2.1. Сообщите о случившемся своему руководству. Если автотранспортное средство снабжено системой определения местонахождения, руководство примет необходимые меры.
 - 7.2.2. Сообщите в полицию и сделайте официальное заявление об угоне.
- 7.3. В случаях нападения (или во время хищения)
 - 7.3.1. Не оказывайте никакого сопротивления преступникам.
 - 7.3.2. После инцидента как можно скорее сообщите в полицию, воспользовавшись ближайшим телефоном автоматом (ваше местонахождение в этом случае будет точно определено) или любым стационарным или мобильным телефоном (в этом случае сами точно укажите свое местонахождение) или сотовой радиосвязью.
 - 7.3.3. Сообщите о происшедшем своему руководству.

7.3.4.Сделайте официальное заявление в полицию.

7.4.Дополнительные рекомендации

7.4.1.Если автотранспортное средство или трейлер имеет отличительную отметку на крыше, а вы стали жертвой преступления, непременно сообщите об этом полиции.

7.4.2.Расскажите все, что вам известно о преступлении.

8.Защитите себя

8.1.Ваша безопасность – это самое главное. Будьте осмотрительным и твердым в принимаемых решениях.

8.3.Храните личные вещи подальше от посторонних глаз.

8.4.Позаботьтесь о том, чтобы вам была предоставлена (компанией) достаточная страховая компенсация.

9.Полезные номера телефонов и адреса (в соответствующих случаях)

9.1.Номера служб экстренной помощи (по возможности, во всех соответствующих странах):

- полиция ...;
- антитеррористическое подразделение ...;
- служба по чрезвычайным ситуациям ...;
- пожарная команда ...;
- экстренная помощь ...;
- компании, специализирующиеся на оказании услуг в сфере безопасности, с которыми транспортная компания может иметь договор на обслуживание ...

9.2. Государственная служба информации об угнанных грузовых автомобилях /похищенных грузах ...;

9.3. Подразделения по борьбе с преступностью ...;

9.4. Посольство (при нахождении за границей)...;

9.5. Прочие ...

*Я получил вышеуказанные инструкции моей компании и ознакомился с ними. Я знаю, что если не буду их соблюдать, то могу быть подвергнут дисциплинарному взысканию со стороны компании *.*

Водитель:..... (подпись)

Дата и время:....

**В некоторых странах не принято составлять подобные заявления, которые могут вступать в противоречие с действующим законодательством или условиями трудового договора. Поэтому решение о таком заявлении должно приниматься на местах.*

Глава 3. Рекомендация для грузоотправителей

Настоящие Рекомендации по обеспечению безопасности содержат наиболее эффективные меры и средства, которые **грузоотправители и автотранспортные компании** могли бы использовать для повышения традиционной и антитеррористической безопасности своих компаний. Они предназначены для информирования автотранспортных организаций и содействия им в принятии обоснованных и необходимых мер, направленных на снижение риска хищений или использования грузов и автотранспортных средств в террористических целях.

Терроризм, как и хищения и другие преступления на дорогах, имеют экономические и социальные последствия, которые трудно переоценить. Все организации, участвующие в цепочке поставки груза – грузоотправители, экспедиторы, снабженческие организации, автотранспортные организации, клиенты, а также производители автомобилей, страховые компании и органы государственной власти – заинтересованы в успехе борьбы с преступностью.

1. Работа с персоналом и контроль происходящего на территории компании

1.1. Тщательно проводите отбор персонала, ответственного за отправку груза. Внимательно изучайте послужной список и репутацию сотрудников.

1.2. Введите систему контроля всего происходящего на территории компании, включая выявление и оценку рисков, имеющих отношение к безопасности сотрудников и информации об отправке грузов, а также управление этими рисками.

1.3. Ограничьте доступ к местам погрузки и по возможности организуйте отдельные зоны погрузки.

1.4. Проводите тщательную проверку организации работ в компании – главным образом в целях предотвращения хищений.

2. Обучение/инструктаж

2.1. Поведите инструктаж и при необходимости обучение персонала, занятого на отгрузке товаров, мерам обеспечения безопасности и снижения вероятности хищений.

2.2. Согласуйте инструкции по обеспечению безопасности с компанией, предоставляющей автотранспортные средства. Требуйте предоставления надлежащих автотранспортных средств.

3. Риск и предотвращение хищений

3.1. Оптимальная конфиденциальность всей исходящей информации

3.1.1. Обеспечьте защиту информации и данных, имеющих отношение к отгруженным товарам.

3.1.2. Ограничьте объем открытой информации о типе груза и маршруте его следования.

3.2. Средства перевозки

3.2.1. Проверьте характеристики автотранспортного средства: они должны соответствовать типу перевозимого груза. Проверьте наличие противоугонных устройств и т.д.

3.2.2. Проверьте качество автотранспортного средства: оно должно быть оборудовано системой блокировки шасси.

3.2.3. От автотранспортного средства, не соответствующего утвержденным техническим характеристикам, лучше отказаться.

3.3. Упреждающее предоставление информации автотранспортной организации для исключения простоев

3.3.1. Предоставьте сведения о времени начала работы пункта погрузки.

3.3.2. Предоставьте график/сведения о скорости погрузки.

3.3.3. Обратите внимание на время ожидания на границе и риски, связанные с этим.

4. Организация транспортных операций

4.1. Поставщики транспортных услуг

4.1.1. Предлагайте услуги по доставке грузов только проверенным перевозчикам.

4.1.2. Грузоотправители должны взаимодействовать с грузополучателями.

4.1.3. Заранее требуйте информацию о личности водителей, в первый раз осуществляющих погрузку/разгрузку на территории грузоотправителя/грузополучателя.

4.2. Субподрядные отношения

4.2.1. Ограничивайте безоговорочные субподрядные отношения и количество субподрядчиков в рамках одной транспортной операции.

4.2.2. Полностью контролируйте транспортную операцию и старайтесь избегать перевозок двух партий груза на одном автотранспортном средстве или порожних рейсов.

4.2.3. Пользуйтесь услугами только хорошо зарекомендовавших себя транспортных организаций.

4.2.4. Требуйте подтверждения о доставке груза.

4.2.5. Обеспечьте соблюдение условий контракта различными организациями, участвующими в транспортной цепочке.

4.3. Погрузка

4.3.1. Обеспечьте присутствие представителя грузоотправителя во время погрузки.

4.3.2. Старайтесь, чтобы партия товара обеспечивала полную загрузку или группируйте различные партии товара.

4.3.3. По возможности избегайте погрузочных операций в пятницу после полудни. В таких случаях переносите их на вторую половину воскресенья.

4.4. Меры безопасности в отношении груза (пломбы, упаковка, деактивация)

4.4.1. Упаковка должна соответствовать типу перевозимого груза и быть прочной.

4.4.2. Маркировка всей партии груза должна быть одинаковой и ничем особенным не выделяться (независимо от ценности груза). Весь груз следует обернуть матовой пленкой. Регулярно, примерно каждые две недели, меняйте внешний вид груза (цвета, коды).

4.4.3. Пломбы должны устанавливаться грузоотправителем при отправке груза в присутствии водителя автотранспортного средства. Укажите номер пломбы в транспортных документах. Накладная должна быть подписана грузоотправителем и водителем автотранспортного средства. В перерывах при погрузке проверяйте, не нарушены ли пломбы, укладка на поддоны или упаковка. Компаниям следует менять свои пломбы каждые три месяца, изменяя их форму, цвет и т.д., чтобы предотвратить изготовление поддельных пломб.

4.4.4. Найдите специальные способы для защиты ценных/уязвимых грузов, обеспечьте поддержание связи между автотранспортным средством и компанией. По возможности, защитное оборудование должно быть снабжено электронными блокираторами, а весь груз следует перевозить по частям.

4.5. Перевозка

4.5.1. Заранее обсудите с автотранспортной организацией планируемый маршрут перевозки. Согласуйте места остановки в пути и время каждой стоянки.

4.5.2. Оговорите число остановок и время стоянки в договоре с автотранспортной организацией в соответствии с действующим законодательством.

4.5.3. Старайтесь заранее представить себе ситуации, представляющие угрозу безопасности автотранспортного средства. В автотранспортную организацию необходимо сообщить о высокой ценности/уязвимости груза, однако информировать об этом водителей необязательно. В отношении транспортной операции по перевозке высокоценных/уязвимых грузов должны действовать специальные, особо строгие правила, требующие более жесткого контроля над ее осуществлением.

4.5.4. Определите маршрут перевозки с учетом степени секретности/уязвимости груза и общей обстановки, влияющей на безопасность перевозки. Примите во внимание места пересечения границ, места стоянки

автотранспорта, места паромной погрузки, железнодорожные станции (в случае комбинированной перевозки), терминалы и т.д.

4.6. Доставка

4.6.1. Необходимо точно указать адрес конечного пункта назначения, правильно оформить транспортные документы и обеспечить высокое качество связи с автотранспортным средством.

4.6.2. Направление к пунктам разгрузки должно четко задаваться путевыми указателями.

4.6.3. Избегайте простоев вне обычного рабочего времени. Четко указывайте часы работы и организуйте перевозки при содействии автотранспортной организации, чтобы укладываться в рамки рабочего времени компании.

4.6.4. Разгрузка должна проходить быстро, а число грузчиков соответствовать типу разгружаемого груза.

5. Транспортные и страховые документы

5.1. Документация

5.1.1. Изготавливайте только самое необходимое количество копий документов.

5.1.2. Старайтесь, чтобы номенклатура товара выглядела нейтрально (не делайте никаких специальных отметок, указаний, кодов, т.е. всего того, что может указывать на характер товара).

5.1.3. Указывайте/используйте номер пломбы.

5.2. Страхование

5.2.1. Рекомендуются (по желанию) застраховать товары свыше стандартного уровня возмещения убытков.

5.2.2. Грузоотправитель вправе застраховать товар.

5.2.3. Укажите точную стоимость товара, особенно в случае перевозки особо ценного/уязвимого груза.

6. Спецификации для оформления заказа

6.1. Подготовьте рабочие спецификации (для автотранспортной или посреднической организации), которые должны быть как можно более точными и включать в себя рабочее время, сроки, время доставки, качество, риск и меры по предотвращению хищений, а также условия погрузки/разгрузки с указанием конкретных инструкций по обеспечению безопасности.

6.2. При выборе транспортной организации оценивайте ее по таким критериям, как хорошая репутация.

7. Информация и взаимодействие в чрезвычайных обстоятельствах/в случае хищения

7.1. Поделитесь информацией о профилактических мерах по обеспечению безопасности и опытом их применения с автотранспортной организацией, с которой постоянно работаете.

7.2. Сообщите представителям автотранспортной организации, с которой работаете, о любых фактах, представляющих угрозу транспортной операции.

7.3. Как можно скорее сообщите о факте хищения.

7.4. Сообщите водителю автотранспортного средства или по крайней мере автотранспортной организации, специальный телефонный номер на случай чрезвычайных обстоятельств или хищения.

7.5. При изменении сроков поставки товара в связи с каким либо дорожно-транспортным происшествием автотранспортная организация должна соответственно проинформировать грузополучателя.

Глава 4. Руководство по перевозке опасных грузов автотранспортом

Введение

Международный терроризм – явление не новое, и к сожалению, многие страны испытали его на себе. Однако события 11 сентября изменили сложившиеся представления о моральных устоях террористов и их взглядах на ценность чужой и собственной жизни.

В связи с этим правительства должны пересмотреть свои планы ответных мер, а ассоциации, такие как IRU и ее члены, должны принять на себя свою долю ответственности и требовать от своих сотрудников быть внимательными к вопросам обеспечения безопасности.

Профилактические меры безопасности, разумеется, не могут гарантировать того, что в будущем любые террористических акты будут исключены, но здравый смысл подсказывает, что принятие эффективных, адекватных существующей угрозе, мер является оправданным с экономической и социальной точки зрения. Меры по обеспечению безопасности при транспортировке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и речным транспортом перечислены в **новой главе (1.10) Соглашения ДОПОГ ***. Новые положения вступят в силу 1 января 2005 г., а переходный период продлится шесть месяцев.

Транспортным компаниям не стоит находиться в ожидании в течение этого времени, они должны начать разработку и реализацию планов по обеспечению безопасности без каких либо промедлений.

Меры по обеспечению безопасности должны стать неотъемлемой частью системы управления безопасностью и качеством каждой компании, занятой перевозками опасных грузов.

Цель настоящих правил заключается в оказании помощи малым и средним автотранспортным компаниям при реализации новых законодательных мер, направленных на обеспечение безопасности перевозок.

Предупредительные мероприятия требуют определенных затрат, но последствия террористического акта могут стоить гораздо дороже. На вопрос о том, кто должен нести расходы по совершенствованию мер обеспечения безопасности, ответить легко: каждый из нас. Поскольку мы все являемся участниками мировой сети товарообмена, покупая и продавая опасные и прочие товары, любые затраты, понесенные в процессе поставок товарной продукции, в конечном итоге переносятся на нас, потребителей, через возросшие цены.

Всем нам необходимо работать во имя лучшего и более безопасного будущего!

Настоящие руководства по реализации положений главы 1.10 RID/ADR/AND разработаны Группой экспертов IRU по перевозке опасных грузов (ГЭПОП).

**ДОПОГ – Соглашение о международной перевозке опасных грузов.*

Применяется ли Глава 1.10 нового Соглашения ДОПОГ?



1. Правовые основы	
Соглашение о ДОПОГ	Глава 1.10 ДОПОГ – Положения по обеспечению безопасности Определение «безопасности»: в рамках настоящей главы под мерами безопасности понимаются меры, направленные на минимизацию риска хищений или неправильного использования опасных товаров, ставящих под угрозу жизнь людей или окружающую среду.
2. Общие положения	
Лица, имеющие отношение к обеспечению безопасности (раздел 1.10.1.1)	Владелец автотранспортного средства, водитель, специалист по планированию, (...) в соответствии со своими обязанностями с момента приема заказа на перевозку до поставки товара.
Идентификация транспортных компаний (раздел 1.10.1.2)	При поддержании постоянных деловых отношений никаких специальных действий не требуется. Устанавливая новые деловые связи, необходимо письменное подтверждение, по крайней мере, следующего: •наименование и адрес владельца автотранспортного средства; •номер телефона владельца автотранспортного средства,
Зоны безопасности (раздел 1.10.1.3)	Автотранспортное средство, перевозящее опасные грузы, при помещении на временную стоянку должно надежно парковаться, то есть помещаться на контролируемый и безопасный участок, по возможности недоступный для посторонних лиц. При отсутствии такого участка автотранспортное средство должно, по крайней мере, парковаться: (а)на стоянке автотранспортных средств под наблюдением сторожа, которому сообщается о характере груза и местонахождении водителя; или (б)на общественной или закрытой стоянке автотранспортных средств, где существует малая вероятность повреждения данного автотранспортного средства со стороны других автотранспортных средств; или (в)на пригодной открытой площадке, изолированной от дорог общественного пользования и строений, в которых могут находиться люди. Данные правила не являются новыми, они взяты из главы 8.4 ДОПОГ!

Формирование бригады водителей (раздел 1.10.1.4)	• Водительские права или идентификационная карточка с фотографией, выданная компетентным органом, обязательна для каждого члена бригады. • Водителю не разрешается брать пассажиров, если на это нет соответствующего разрешения.
3. Обучение правилам обеспечения безопасности	
Внимание к вопросам безопасности (разделы 1.10.2.1 и 1.10.2.2)	Обучение не должно быть связано только с изменениями в нормативных актах, а должно касаться таких вопросов, как характер угроз безопасности, способы устранения подобных угроз, а также планирование мероприятий в случае нарушения безопасности.
4. План обеспечения безопасности в отношении товаров, указанных в перечне особо опасных грузов (см. Приложение I)	
План обеспечения безопасности (1.10.3.2.1)	Все стороны, имеющие отношение к перевозке особо опасных грузов, должны принять план обеспечения безопасности и действовать в соответствии с ним.
Минимальные требования к плану обеспечения безопасности (1.10.3.2.2)	• Организационная схема с указанием приглашенного или собственного сотрудника, ответственного за обеспечение безопасности, а также его конкретных должностных обязанностей; данные функции может выполнять консультант по вопросам безопасности. • Бумажные или электронные отчеты о перевозках опасных грузов должны храниться в течение 5 лет. Данные отчетов должны быть упорядочены (например, в хронологическом порядке). С этой целью можно использовать транспортные накладные. • Оценка риска перевозки, включая систему маршрутизации, ежегодно устанавливаемую и пересматриваемую руководством компании. • Анализ профилактических мер безопасности, связанных с приемом на работу персонала, обучением, планированием и установкой оборудования. Например: • получение от компетентных органов

	свидетельства о правомерном поведении, до того как водитель ДОПОГ будет принят на работу, в случае если такое свидетельство выдается в данной стране; • парковка загруженного автотранспортного средства в безопасном месте, в закрытом состоянии, с включенной сигнализацией, блокираторами, и хранение ключей в надежном месте. • Эффективные и своевременные процедуры отчетности. Водители должны получить четкие инструкции об основных мерах, которые необходимо предпринять после обнаружения похищения автотранспортного средства и/или груза, самым обязательным из которых является сообщение в местное отделение полиции. • Оценка мероприятий по обеспечению безопасности и их периодические проверки; меры по обеспечению безопасности должны корректироваться с учетом изменений в планировке зданий и кадровом составе компании и оставаться адекватными и эффективными (например, ограды, проходы на территорию и их контроль, выявление нарушителей ...). • Организация надежного хранения плана обеспечения безопасности, доступ к которому предоставляется только лицам, имеющим к нему прямое отношение. • Положение о конфиденциальности для сотрудников, работа которых связана с операциями по перевозке опасных грузов.
Система определения местонахождения автотранспортного средства (раздел 1.10.3.3)	Автотранспортное средство должно позволять отслеживать его местонахождение на всем пути перевозки груза. С этой целью может использоваться встроенный мобильный телефон с фиксированными номерами.
5. Исключения	
Исключение из применения (раздел 1.10.4)	Все вышеуказанные требования не применяются, если опасные товары перевозятся в упакованном виде, в цистернах или навалом в ограниченных количествах (не превышая количеств, указанных в разделе 1.1.6.3 ДОПОГ).

6. Перечень опасных грузов, перевозимых в количествах, превышающих указанные нормативы (1.10.5) (Приложение I)

Класс	Подразделение	Вещество или продукт	В цистернах (l)	Навалом (кг)	В упаковочном виде (кг)
1	1.1	Взрывчатые вещества	а	а	0
	1.2	Взрывчатые вещества	а	а	0
	1.3	Взрывчатые вещества с совместимостью категории С	а	а	0
	1.5	Взрывчатые вещества	0	а	0
2		Легковоспламеняющиеся газы (классификационные коды включают только букву F)	3000	а	В
		Токсичные газы (классификационные коды включают буквы T, TF, TC, TO, TFC или TOC), исключая аэрозоли	0	а	0
3		Легковоспламеняющиеся жидкости в упаковке категории I и II	3000	а	б
		Взрывчатые вещества с пониженной чувствительностью	а	а	0
4.1		Взрывчатые вещества с пониженной чувствительностью	А	а	0
4.2		Вещества в упаковке категории I	3000	а	б
4.3		Вещества в упаковке категории I	3000	а	б
5.1		Окислители в упаковке категории I	3000	а	б
		Перхлораты, нитрат аммония, удобрения на основе нитрата аммония	3000	3000	б
6.1		Токсичные вещества в упаковке категории I	0	а	0

7		Радиоактивный материал	3000 А 1 (специальная форма) или 3000 А 2 в упаковке типа В или С		
8		Коррозийные вещества в упаковке категории I	3000	a	b

a Не имеет отношения.

b Положения пункта 1.10.3 не применяются, независимо от количества.

Глава 5. Организация добровольного сотрудничества с таможенными органами

Предисловие *

Почти во всех странах мира отрасль автомобильных перевозок (доставки грузов) характеризуется наличием большого числа небольших компаний. Эту сильно разрозненную отрасль на национальном уровне представляют ассоциации автомобильного транспорта, а на международном уровне – Международный союз автомобильного транспорта (IRU).

IRU принял участие в разработке типовых рекомендаций Всемирной таможенной организации (ВТО) по повышению безопасности перевозки грузов. В настоящем документе эти типовые рекомендации были пересмотрены и скорректированы с учетом особенностей сектора автомобильных перевозок.

1. Введение

Террористические акции по всему миру привлекают повышенное внимание к международному терроризму и к вероятности использования в террористических целях средств, предназначенных для международных перевозок людей и грузов.

Преступники также используют законную торговлю для прикрытия своих незаконных акций, таких как нелегальная иммиграция, торговля наркотиками, отмывание денег, мошенничество в таможенной и транзитной сфере, перевозка контрафактных товаров и прочих нарушений, угрожающих благосостоянию как отдельных государств, так и международного сообщества.

Управление безопасностью является неотъемлемой частью общей системы управления любой организации. Структура, обязанности, принципы политики, процедуры, процессы, практические меры и ресурсы для

внедрения принципов политики обеспечения безопасности, ее задачи и цели могут сочетаться с усилиями, предпринимаемыми в других областях (например, в сфере производства и финансов, производственной гигиены и безопасности, защиты окружающей среды).

Настоящий документ содержит рекомендации по составлению добровольных договоров о сотрудничестве между таможенными органами и автотранспортными организациями и/или их профессиональными ассоциациями для повышения безопасности перевозки грузов и содействия развитию торговли и транспортного обеспечения. Автотранспортные организации, будучи составной частью цепочки поставок, возможно, смогут использовать настоящие рекомендации в сотрудничестве с другими системами управления:

- для демонстрации их заинтересованности в безопасности автомобильного транспорта, являющегося неотъемлемой частью цепочки поставок;
- в качестве инструмента внутреннего управления для разработки, внедрения или совершенствования их системы управления безопасностью;

**В «Общих правилах в отношении договоров о сотрудничестве между членами ВТО и частным бизнесом для повышения безопасности перевозок и содействия международной торговли», принятых на 3 м заседании Специальной группы ВТО и впоследствии подтвержденных Советом ВТО, в разделе «Партнерство» делается следующее заключение:*

«В тех случаях, когда таможенные органы могут полагаться на своих партнеров по торговому сообществу в деле оценки и предотвращения угроз их собственной цепочки поставок, риск, с которым сталкиваются таможенные органы, снижается. Таким образом, компании, демонстрирующие негословную готовность повысить безопасность перевозок, получат преимущество. Минимизация риска за счет усилий самих компаний помогает таможенным органам исполнять их функций по обеспечению безопасности и стимулированию легальной торговли». Участие в такой программе сотрудничества может способствовать тому, что отдельные автотранспортные организации будут рассматриваться как «безопасные» и подпадающие под действие упрощенных таможенных процедур.

- для обеспечения применения упрощенных и хорошо отработанных таможенных процедур.

С помощью данных рекомендации можно дополнить любые действующие национальные договоры о сотрудничестве, такие как договоры о противодействии торговле наркотиками, нелегальной иммиграции, мошенничеству в таможенной и транзитной сферах, и заключить договоры по вопросам, связанным с более широким кругом аспектов безопасности в международной цепочке поставок.

1.1. Принципы и цели

Ключевые принципы внедрения этих правил включают, помимо прочего, следующие положения:

- а) нельзя игнорировать важность улучшения условий осуществления перевозок и торговли, даже если соображения безопасности ставятся во главу угла; исключительно важно добиться оптимального баланса между безопасностью и упрощением формальностей и процедур, особенно на границе;
- б) все стороны, как коммерческие, так и официальные, могут внести вклад в повышение безопасности перевозки грузов;
- в) безопасность является одним из наиболее важных корпоративных приоритетов для компаний, занимающихся международными перевозками грузов;
- г) защита легальной торговли, а также честной торговли и законопослушной автотранспортной организации должна быть базовым принципом;
- д) связи с внутренними и внешними заинтересованными сторонами должны быть установлены, и если они уже существуют, сохранены и усовершенствованы;
- е) все стороны, вовлеченные в цепочку поставок, должны отвечать соответствующим требованиям законодательства, включая требования, вытекающие из международных договоров и соглашений;
- ж) все стороны должны обеспечивать самый высокий уровень интеграции;
- з) приверженность руководства и сотрудников принципам безопасности, основанная на рекомендациях по безопасности с четким распределением подотчетности и ответственности, должна проявляться при каждой необходимости;
- и) для достижения надлежащего уровня безопасности должны быть использованы все необходимые и достаточные средства, включая предоставление информации и организацию обучения;
- к) применение рекомендаций, осуществляемое и документируемое надлежащим образом, должно положительным образом учитываться при рассмотрении финансовых обязательств автотранспортной организации;
- л) государственные структуры должны приложить максимум усилий для обеспечения адекватной поддержки (или обучения, консультаций, проверки и т.д.) малых и средних предприятий (МСП) с тем, чтобы они могли соответствовать требованиям безопасности.

Данные Рекомендации разработаны в целях:

- а) способствовать развитию сотрудничества между таможенными органами и автотранспортными организациями и их профессиональными ассоциациями;
- б) активизировать участие автотранспортных организаций в повышении безопасности грузов в той части цепочки поставок, которую они контролируют;
- в) способствовать деятельности таможенных органов по облегчению законных операций автотранспортных организаций в наиболее широких масштабах и при надлежащем контроле;

- г) минимизировать нелегальный доступ к коммерческой деятельности, а также к транспортным активам, системам и процедурам и их нелегальное использование;
- д) повышать возможности таможи по выявлению и предотвращению конкретных попыток совершения таможенных нарушений при поставках груза;
- е) оказывать помощь таможенным органам в распознавании и проведении самостоятельных расследований случаев нарушения таможенных правил или преступных заговоров в целях совершения таких нарушений;
- ж) поощрять автотранспортные организации к тому, чтобы при поступлении обоснованных запросов со стороны таможенных органов они в соответствии с законами или правилами открывали им доступ к коммерческой информации о конкретных поставках в целях ее использования для пресечения, расследования нарушений или в разведывательных целях; такой доступ мог бы, помимо прочего, способствовать выявлению лиц, непосредственно ответственных за таможенные нарушения, и принятию надлежащих мер против них для осуществления расчетов по неоплаченным налогам и пошлинам;
- з) оказывать содействие таможенным, правоохранительным органам и обществу в целом в их борьбе с этими преступными элементами.

1.2. Определение терминов

Система управления безопасностью. Комплекс взаимосвязанных или взаимодействующих элементов, составляющих основы политики по обеспечению безопасности, определяющих цели этой политики и обеспечивающих оценку степени достижения этих целей.

Организация. Группа людей, помещения и оборудование с системой распределения обязанностей, назначения руководящих лиц и взаимосвязей.

Поставщик. Организация или лицо, предоставляющее продукт или услугу, включая субподрядчиков.

Процесс. Комплекс взаимосвязанных или взаимодействующих операций, преобразовывающих исходные усилия в результат.

Процедура. Конкретный способ реализации какой либо операции или процесса.

Единица грузоперевозки (ЕГП). Любой контейнер или закрытое средство транспортировки, предназначенное для перевозки груза по автомобильной, железной дороге или по внутренним водным путям и используемое при международных транспортных операциях; транспортное средство, доступ к внутренней части которого невозможно получить, не нанеся видимого повреждения его дна, стенок, передней стороны, верхней части, двери или замков, или без нарушения пломб.

Превентивные меры. Действие по устранению причины потенциального нарушения правил или иной нежелательной ситуации.

Цепочка поставок. Совокупность процессов, отдельных их этапов, организаций и поставщиков, обеспечивающая получение продукции, переправляемой через международные границы от производителя в пункт доставки, определяемый покупателем.

Помещения. Территория или сооружение под контролем организации, используемая для обработки, хранения или погрузки и разгрузки груза и хранения сопровождающей его документации.

Зона с ограниченным доступом. Зона, физический или электронный доступ к которой контролируется в связи с важностью ее назначения или ее уязвимостью.

Физическая безопасность. Минимизация вероятности того, что характеристики груза на безопасной территории будут незаконным образом изменены, включая меры, предпринятые для охраны от контрабанды, саботажа, побега, нападения или другого преступления. Такая опасность включает:

- проникновение с оружием или иными опасными веществами и средствами, предназначенными для нанесения вреда людям, имуществу или окружающей среде; или
- хищение или повреждение груза.

Информационная безопасность. Минимизация вероятности того, что может быть получен доступ к информации, содержащейся в документе (бумажном или электронном), что она будет распространена или изменена без надлежащего разрешения, включая меры, предпринятые для защиты от шпионажа, саботажа или иного преступления.

Повреждение. Любое действие, средство или способ, ведущие к незаконному изменению информации, документации, пломб, груза или средства транспортировки с намерением дезориентации, устранения или сокрытия.

Начальник службы безопасности компании. Лицо, которое назначается организацией и на которое возлагается ответственность за внедрение и поддержание мер безопасности, осуществление связи с определенными государственными органами и прочими службами, занимающимися вопросами безопасности.

Высшее руководство. Лицо или группа лиц, руководящих и контролирующих организацию на высшем уровне.

Корректирующие действия. Действия по исключению причины выявленного несоответствия или иной нежелательной ситуации.

Руководство по безопасности. Документ, в котором оговариваются принципы политики и процедуры обеспечения безопасности организации.

1.3. Потенциальные преимущества

1.3.1. Преимущества для автотранспортных организаций:

а) повышение безопасности товаров в международной торговой и транспортной цепочке поставок;

б) участие в программе сотрудничества является признаком организации с низким уровнем риска, имеющей подтвержденную историю соблюдения таможенных законов и правил, что приводит к:

- i. четким таможенным процедурам,
- ii. минимальному уровню вмешательства таможи,
- iii. снижению задержек на границах,
- iv. оптимизации затрат на цепочку поставок за счет эффективной системы обеспечения безопасности,
- v. более эффективным международным торговым и транспортным операциям.

в) улучшение таможенных/коммерческих отношений;

г) учет в процедурах таможенного правоприменения;

д) более безопасные условия работы.

1.3.2. Преимущества для таможенных органов:

а) повышение безопасности товаров в международной цепочке поставок;

б) акцент на самооценку и само регуляцию, а не на таможенные проверки;

в) улучшение процесса сбора информации, возможностей оценки риска и более точного определения грузов повышенного риска;

г) оптимизация использования ресурсов.

1.4. Роли и обязанности

В целях непротиворечивости и единообразия изложения выделяются следующие роли и обязанности:

1.4.1. основной обязанностью автотранспортных организаций является надежное и безопасное управление товарами и транспортными/логистическими операциями, находящимися под их контролем, согласно действующим законным правилам и обязательствам (например, Конвенции о международных автомобильных перевозках товаров (CMR), Договору о дорожных перевозках опасных грузов (ADR), Конвенции о водителях международного автотранспорта (TIR) и прочим международным правилам, регулирующим международные автомобильные перевозки);

1.4.2. основной обязанностью таможенных органов является применение законодательства в отношении международных перевозок людей и грузов;

1.4.3. таможенные органы должны жестко внедрять правила допуска участников торговых операций и автотранспортных организаций к определенным упрощенным процедурам (например, минимальные условия и требования авторизации автотранспортных организаций для получения доступа или для отказа в доступе/отзыва доступа к таможенным транзитным системам типа TIR);

1.4.4. от автотранспортной организации не следует требовать, чтобы она действовала в качестве правоохранительного органа или нарушала какую либо действующую законодательную норму;

- 1.4.5. соглашения о сотрудничестве (например, меморандумы, протоколы, о намерениях, памятки и т.д.) таможенных органов и автотранспортных организаций и/или их профессиональных 32 ассоциаций должны быть добровольными; при заключении любые действующие юридические обязательства остаются в силе;
- 1.4.6. таможенные органы должны согласиться, что определенная информация, имеющаяся у автотранспортной организации, может рассматриваться как коммерческая тайна, и для ее раскрытия требуется надлежащий ордер, повестка или договор о соблюдении конфиденциальности; соответственно автотранспортная организация должна рассматривать запросы таможни в отношении ее персонала, предприятий, транспортных средств, процедур и услуг как конфиденциальную информацию; такой доступ, помимо прочих преимуществ, позволит выявить лица, непосредственно ответственные за таможенные нарушения, и принять надлежащие меры против них для осуществления расчетов по неоплаченным налогам и пошлинам;
- 1.4.7. применяемые меры могут быть различными в зависимости от автотранспортной организации, отрасли промышленности и места действия, а также характера и степени имеющейся угрозы;
- 1.4.8. необходимо оптимальное использование существующих коммерческих систем для предоставления информации о грузе;
- 1.4.9. таможенные органы должны в той степени, в которой это возможно, использовать модель данных ВТО для электронного информационного обмена (<http://www.wcoomd.org/ie/En/en.html>), одновременно прибегая к любым иным средствам и формам передачи сообщений от транспортной компании. Так, если автотранспортная организация не может передать данные в электронном формате, налоговые органы в рамках взаимно согласованного переходного периода должны принимать документы, содержащие необходимые реквизиты, в бумажной форме, по аналогии с тем, как это происходит в системе TIR;
- 1.4.10. максимально возможные уровни работоспособности должны сохраняться для всего персонала, задействованного в международной цепочке поставок;
- 1.4.11. таможенные органы должны использовать управление рисками для контроля и оценки безопасности груза;
- 1.4.12. таможенные органы должны признать, что они играют роль, способствующую развитию торговли, и вводить современные упрощенные процедуры подобные тем, что предусмотрены в новой редакции Киотской конвенции, с тем, чтобы ими могли воспользоваться компании, принимающие участие в программах сотрудничества;
- 1.4.13. таможенные органы должны добиваться того, чтобы законодательные требования были четкими, точными и легко доступными; таможенные органы должны контактировать с экономическими организациями и отвечать на их запросы относительно толкования тех или иных законодательных актов;

1.4.14. таможенные органы в рамках любой таможенной процедуры, при которой требуется и предоставляется финансовые гарантии, должны учитывать положительную сторону наличия подобных гарантий при осуществлении своей деятельности и принятии решений в области безопасности.

2. Консультации, сотрудничество и организация связи

2.1. Принцип

Таможня, прочие компетентные органы, автотранспортные организации и их профессиональные ассоциации должны регулярно консультироваться по вопросам, представляющим взаимный интерес, включая безопасность и меры по упрощению перевозки грузов.

2.2. Цель

Улучшить двусторонние консультации и взаимодействие между таможней и автотранспортными организациями /профессиональными автотранспортными ассоциациями для повышения безопасности перевозки грузов, стимулирования других потенциальных источников сбора информации с целью увеличения ее объема и повышения качества и для разработки процедур, вносящих вклад в совершенствование оценки рисков.

2.3. Реализация

2.3.1. Таможенные органы как на национальном, так и на местном уровне должны содействовать регулярному обмену информацией и проведению консультаций (в соответствии с положениями главы 1, раздела 1.3 и главы 6, раздела 6.8 новой редакции Киотской конвенции) со всеми сторонами, задействованными в международной цепочке поставок, для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, включая таможенные правила, процедуры и требования к безопасности оборудования и грузов. Таможенные органы, имеющие договоренности о проведении консультаций, должны быть готовы к сотрудничеству и предоставлению рекомендаций другим таможенным органам по разработке аналогичных договоренностей.

2.3.2. Автотранспортные организации и по возможности профессиональные автотранспортные ассоциации, должны предоставить собственные выделенные и легко доступные телефонные номера или корпоративную контактную информацию, с помощью которой можно было бы быстро найти необходимые контакты на местном уровне; для обращения по всем вопросам правоприменительной практики на таможне (учет грузов, отслеживание грузов, информация о сотруднике и т.д.). Аналогичным образом таможенные органы должны предоставить автотранспортным организациям или их агентам, включая профессиональные автотранспортные ассоциации, номера

телефонов, по которым можно обратиться к высшим таможенным должностным лицам в случае непредвиденной ситуации.

- 2.3.3. Автотранспортные организации индивидуально или через свою отраслевую ассоциацию должны поощрять открытый и постоянный двусторонний обмен информацией с таможенными органами.
- 2.3.4. Таможенные органы должны установить в ходе консультаций с автотранспортными организациями или с их агентами, включая профессиональные автотранспортные ассоциации, процедуры, которым необходимо следовать в случае запросов или предполагаемых таможенных нарушений. Лица, которым предъявляется иск со стороны таможенных органов, должны немедленно выявляться, и с них должны взиматься невыплаченные налоги и пошлины. Кроме того, к лицам, несущим непосредственную ответственность за таможенные нарушения, должны применяться надлежащие юридические меры.
- 2.3.5. Автотранспортные организации должны уведомить соответствующие таможенные органы о любой необычной или подозрительной грузовой документации или о нетипичных запросах информации о поставках. В этом случае они не будут подвергаться штрафам или взысканиям.
- 2.3.6. Таможенные органы должны привлекать автотранспортные организации и их профессиональные ассоциации к разработке стратегии управления рисками.
- 2.3.7. Автотранспортные организации должны предоставить своевременное уведомление таможне и, если возможно, другим официальным заинтересованным сторонам (таким как полиция, налоговые органы, компании, отвечающие за безопасность, или иные соответствующие органы/организации) в случае обнаружения подозрительных упаковок или неучтенного груза. Подозрительным контрабандным упаковкам следует обеспечить надлежащую безопасность.
- 2.3.8. Таможенные органы должны обеспечить обратную связь по результатам работы автотранспортной организации при рассмотрении вопросов обеспечения безопасности, относящихся к международной цепочке поставок. Специфические потребности малых и средних предприятий (МСП) также должны учитываться и рассматриваться.

3. Обучение, подготовка и осведомленность

3.1. Принцип

В настоящем разделе обобщаются методы обучения и подготовки персонала с учетом принципов политики обеспечения безопасности, что способствует повышенному вниманию к отклонениям от этих принципов и дает представление о действиях, которые следует предпринять в ответ на упущения в сфере безопасности.

3.2. Цель

Обучить и подготовить сотрудников таможни и автотранспортной организации для увеличения их вклада в обеспечение безопасности цепочки поставок и их осведомленности в области выявления потенциально подозрительных ситуаций.

3.3. Реализация

- 3.3.1. Таможенные органы должны по запросу предоставить автотранспортным организациям, включая малые и средние предприятия, информацию и советы специалистов относительно обеспечения их безопасности, а также безопасности персонала, работающего с грузом и документацией. Таможенные органы должны помочь сотрудникам автотранспортных организаций научиться распознавать риски и сообщать об обстоятельствах, вызывающие подозрение (например, о таких показателях риска, как расхождение данных о весе, исчезновение груза, несоответствие платежей, особенности упаковки, маршрут, нетипичная и противоречивая документация).
- 3.3.2. Таможенные органы должны предоставлять автотранспортным организациям консультации и учебного материала для отдельных компаний с целью оказания им помощи:
- а) в оценке их уязвимости, которая может быть использована в преступных целях;
 - б) разработки конкретных планов по снижению уровня уязвимости; и
 - в) внедрения таких планов.
- 3.3.3. Автотранспортные организации с учетом существующей опасности вовлечения своих сотрудников в преступную деятельность и в совершение таможенных нарушений должны предпринять усилия по их обучению с привлечением таможенных органов и, когда это возможно, их профессиональных и – в рамках системы TIR – предоставляющих гарантии ассоциаций. Внутренние санкции в отношении сотрудников, замешанных в преступлениях и нарушениях, как правило, относятся к строгим мерам, которые в любой стране мира налагаются решениями соответствующих органов.
- 3.3.4. В соответствии с запросом автотранспортные организации должны по возможности содействовать ознакомлению таможенных органов с внутренними информационными системами и с системой обучения методам контроля производственных помещений и коммерческих операций компании.
- 3.3.5. В целях обеспечения безопасности, обработки груза и работы персонала, занятого в цепочке поставок, учебные материалы и рекомендации специалистов относительно выявления потенциально подозрительного груза должны находиться в открытом доступе.
- 3.3.6. Персонал, занятый обработкой груза, грузовой документацией или обеспечением безопасности, должен быть осведомлен о признаках,

указывающих на то, что другие сотрудники могут быть вовлечены в преступную деятельность или подвергаться принуждению со стороны преступников.

- 3.3.7. Должностным лицам таможенных органов следует обращаться за консультацией к автотранспортным организациям и/или их профессиональным ассоциациям относительно стандартных процедур оформления транспортной и грузовой документации.
- 3.3.8. Поощряется содействие инициативам автотранспортной отрасли со стороны таможни и прочих заинтересованных органов. К таким инициативам относятся разработка и внедрение рекомендаций, наиболее эффективных методов, подготовка учебных схем, материалов и т.п., нацеленных на повышение осведомленности сотрудников автотранспортных организаций о рисках и существующей опасности использования товаров или транспортных средств в террористических целях, а также на оказание помощи организациям в принятии адекватных превентивных мер для минимизации этих рисков и угроз.

4. Информация – обмен, доступ и конфиденциальность

4.1. Принцип

Обработка документов по безопасности как электронными средствами, так и вручную должна обеспечивать ее читабельность и защиту от потери или ввода ошибочных данных.

4.2. Цель

Улучшить доступ к информации, обеспечить своевременное и точное предоставление информации и защитить ее от несанкционированного использования.

4.3. Реализация

- 4.3.1. У автотранспортной организации должен быть документ по обеспечению безопасности информации, соответствующий степени связанного с ней риска, а также особенностям и характеру деятельности компании и ее размеру.
- 4.3.2. Необходим надлежащий физический контроль в компьютерных зонах.
- 4.3.3. Контроль доступа к системам данных предполагает высокий уровень ответственности сотрудников и соответствующий уровень информационной безопасности. Сотрудники должны пройти подготовку в области компьютерных технологий и систем обеспечения безопасности данных.
- 4.3.4. Компьютерные системы должны предусматривать резервное копирование данных и контроль использования пользователями информационных систем.
- 4.3.5. Документы должны быть полными, понятными, точными и должны предоставляться своевременно.

- 4.3.6. Автотранспортные организации и таможенные органы должны соблюдать конфиденциальность коммерческой и «закрытой» информации, включая информацию о процедурах по обеспечению безопасности автотранспортных предприятий.
- 4.3.7. Таможенные органы должны отдавать предпочтение методам контроля, основанным на принципе «одного окна» или «оформления в одной точке».
- 4.3.8. Полное и своевременное внедрение системы обмена электронными данными необходимо для всех партнеров, принимающих участие в таможенных процедурах, в частности, для подтверждения завершения таможенного оформления, например, путем применения модуля SafeTIR в рамках системы TIR.
- 4.3.9. Для принятия превентивных мер таможенные органы должны сообщать торговым и транспортным предприятиям о и новых типах мошенничества и преступной деятельности.

5. Обеспечение безопасности груза

5.1. Принцип

Обеспечение безопасности груза включает меры по предотвращению несанкционированного доступа к партии груза или ее обработке, а также меры, препятствующие незаконному доступу к содержимому груза путем, например, использования печатей или других средств контроля доступа.

5.2. Цель

Повысить безопасность и целостность грузов; усилить контроль доступа к ним в течение всего времени их нахождения в ведении автотранспортной организации; разработать стандартные процедуры, обеспечивающие безопасность грузов.

5.3. Реализация

- 5.3.1. В случае если автотранспортная организация имеет дело с товарами/пунктами назначения, требующими особых мер безопасности, она должна установить четкие правила и проинструктировать водителей в отношении наиболее безопасных способов получения груза, его транспортировки и доставки. Такие правила и инструкции могут включать проверку целостности погрузочных устройств, проверку пломб и номеров пломб, проверку документации, а также прочие доступные способы контроля. В случае обнаружения несоответствий необходимо указать на них в документах, относящихся к грузу.
- 5.3.2. Автотранспортная организация или ее агенты должны проверить безопасность груза и эффективность использования процедур контроля для предотвращения доступа к грузу лиц, не имеющих на это права, а

также ошибочных действий персонала, уполномоченного заниматься обработкой грузов.

- 5.3.3. Таможенные органы должны указывать в представленной им грузовой декларации номер пломбы или иной идентификатор проверки погрузочных устройств/контейнеров.
- 5.3.4. Автотранспортная организация должна проверить пустые погрузочные устройства/контейнеры, полученные на хранение (или под погрузку) для того, чтобы удостовериться в отсутствии изменений в их конструкции.
- 5.3.5. Если только не проводится засекреченная операция, таможенные органы должны удостовериться, что представитель организации, контролирующей груз, присутствует при досмотре груза или его изъятии для проверки. Однако в случае предъявления претензий сторона, ответственная за безопасность груза, должна быть обязательно извещена о такой проверке сразу же после ее проведения.
- 5.3.6. Если автотранспортная организация по какой либо причине не может присутствовать при погрузке или разгрузке или не может проверить загруженные товары, этот факт должен быть четко указан в соответствующем таможенном и/или транспортном документе.
- 5.3.7. При получении или разгрузке товаров автотранспортная организация или ее агенты должны уведомить таможенные органы об обнаружении признаков нарушения целостности груза.
- 5.3.8. Таможенные органы должны стараться удовлетворить специфические потребности малых и средних предприятий, в частности путем предоставления им соответствующих консультаций и сведений, специального обучения т.д.
- 5.3.9. Необходимо обеспечить безопасность контрабандного товара, обнаруженного автотранспортной организацией или ее агентами. Такой товар должен подвергаться минимальной обработке и, если он связан с террористической или преступной деятельностью, в соответствии с действующими правилами о нем следует немедленно сообщить. (Действия автотранспортной организации и совместные с ней действия, надлежащим образом документированные, должны учитываться при рассмотрении ответственности автотранспортной организации).

6. Обеспечение безопасности транспортных средств

6.1. Основная идея

Обеспечение безопасности транспортировки должно предусматривать защиту от проникновения запрещенных лиц или материалов в цепочку поставок, в том числе на стыках между звеньями этой цепочки.

6.2. Цель

Повысить безопасность транспортировки.

6.3. Реализация

- 6.3.1. Автотранспортная организация должна стремиться установить на своих машинах оборудование по обеспечению безопасности, регулярно его проверять и инструктировать водителей о правилах его использования.
- 6.3.2. Таможенные органы должны обращать особое внимание на аспекты безопасности при проведении досмотра транспортных средств и контейнеров с целью установления их пригодности для международных перевозок под таможенными пломбами.
- 6.3.3. Автотранспортная организация или ее агенты должны установить режим обеспечения безопасности и контроля, исключающий возможность доступа неуполномоченных лиц к их транспортному средству.
- 6.3.4. Автотранспортная организация должна обеспечить защиту внутренних/внешних отсеков машины и ее панелей.
- 6.3.5. Автотранспортная организация должна установить минимально необходимый режим обеспечения безопасности и контроля для того, чтобы обезопасить и сделать эффективной работу перевозчика и предоставить доступ к автотранспортным средствам.
- 6.3.6. Автотранспортная организация должна определить возможные места сокрытия нелегальных или запрещенных товаров на автотранспортных средствах и удостовериться в том, что эти места регулярно проверяются.
- 6.3.7. Автотранспортная организация должны располагать средствами связи для передачи информации об обнаружении случайных лиц, незадекларированных материалов или признаков нанесения повреждений перевозочному или автотранспортному средству.
- 6.3.8. Таможенные органы должны стремиться к учету специфических потребностей малых и средних предприятий, предоставлять им необходимые консультации, информацию, учебные программы и т.д. по вопросам обеспечения безопасности транспортного средства.

7. Обеспечение безопасности предприятия

7.1. Принцип

Решение вопросов безопасности и контроля доступа на предприятие, принадлежащего автотранспортной организации и находящегося под ее управлением или контролем, включая вопросы обеспечения безопасности самого «здания», мониторинга и контролирования внешнего и внутреннего периметра предприятия, а также контроля, исключающего несанкционированный проход на предприятие и доступ к автотранспортным средствам, погрузочным платформам и зонам погрузки. Если контроль доступа невозможен, могут потребоваться повышенные меры предосторожности по другим аспектам безопасности.

7.2. Цель

Повысить безопасность предприятия.

7.3. Реализация

7.3.1. Автотранспортная организация должна, по мере возможности:

- а) открывать доступ на предприятия организации исключительно ее уполномоченным лицам, принадлежащим ей автотранспортным средствам и товарам и обеспечить сохранность товаров, находящихся на ее территории;
- б) следить за надежностью ограждений, установленных по периферии и периметру предприятия;
- в) ограничить доступ к зонам хранения документов или грузов;
- г) установить порядок, исключающий возможность доступа неуполномоченных или неизвестных лиц;
- д) там, где это необходимо, поддерживать работу электронных систем безопасности, включая системы сигнализации в случае кражи, системы контроля доступа, кабельное телевидение (CCTV);
- е) четко определить территории, доступ к которым ограничен;
- ж) контролировать и учитывать въезд на территорию предприятия частных автотранспортных средств;
- з) ограничить стоянку автотранспортных средств (за исключением транспортных средств, перевозящих грузы для предприятия) выделенными зонами, действительно изолированными от мест активных погрузочно-разгрузочных работ; стоянка автотранспорта сотрудников должна быть отделена от стоянки автотранспорта посетителей;
- и) если это практически осуществимо, выдавать водителям всех автотранспортных средств одноразовый пропуск, предоставляющий доступ в определенные помещения и возможность ограниченной по времени парковки в специально отведенных и контролируемых зонах; на пропуске должна быть указана дата и номерной знак автомобиля, который по запросу может предоставляться таможене;
- к) разрешать только уполномоченному персоналу и водителям автотранспортных средств, представившим соответствующие документы, находиться в зонах погрузки и рядом с оборудованием;
- л) по запросу предоставлять таможене доступ к системам контроля безопасности;
- м) в соответствии с национальным законодательством по запросу предоставлять информацию таможенным органам в отношении любых субподрядчиков, работающих на предприятии, и любой компании, оказывающей вспомогательные услуги.

7.3.2. Таможенные органы должны:

- а) контролировать и поощрять высокие стандарты обеспечения безопасности в помещениях автотранспортной организации и на утвержденных пунктах таможенной очистки;
- б) предоставлять консультации автотранспортным организациям по повышению стандартов безопасности на их предприятиях;
- в) организовывать передачу информации о подозрительных грузах или лицах, сводя к минимуму задержку легальных грузов и вмешательство в их транспортировку;
- г) сообщать автотранспортным организациям и профессиональным автотранспортным ассоциациям о новейшем опыте таможенных органов в отношении пломб, прочих защитных устройств и иных мер безопасности;
- д) учитывать специфические потребности малых и средних предприятий, в том числе путем предоставления им необходимых консультаций, информации, обучения и т.д.;
- е) рассмотреть возможность получения перечня данных об автотранспортных средствах, лицах, которым разрешен регулярный доступ на предприятие, с помощью автоматических средств, создающих минимальные неудобства для клиентов.

8. Обеспечение безопасности персонала

8.1. Основная идея

Создание в нужный момент и в соответствии с национальным законодательством условий для проверки на лояльность штатных и потенциальных сотрудников.

8.2. Цель

Повысить качество проверки анкетных данных сотрудников.

8.3. Реализация

8.3.1. Автотранспортная организация должна уделять особое внимание вопросам безопасности при приеме на работу персонала, в том числе путем включения обязанностей по обеспечению безопасности в трудовые договоры и в должностные инструкции. Если это разрешено национальным законодательством, должны быть приняты все разумные меры предосторожности при приеме на работу нового сотрудника, должна быть произведена проверка его личности и рекомендаций, а также того, не осуждался ли он ранее за нарушения, связанные с безопасностью, или за таможенные нарушения и нет ли данных об использовании им наркотиков.

8.3.2. Автотранспортная организация должна обеспечить всех сотрудников соответствующей информацией и учебными материалами по вопросам обеспечения безопасности.

8.3.3. Соответствующий персонал автотранспортной организации должен быть подготовлен/проинформирован в отношении распознавания признаков оказания на сотрудника давления со стороны преступных элементов и должен знать, какие действия следует предпринять в случае возникновения таких подозрений.

8.3.4. Автотранспортная организация и таможенные органы должны при необходимости и в соответствии с местным законодательством проводить периодические проверки анкетных данных сотрудников, занимающих должности, напрямую связанные с вопросами обеспечения безопасности, и отмечать необычные изменения в социальном и экономическом положении сотрудника.

8.3.5. Автотранспортная организация и таможенные органы должны удостовериться в честности своих сотрудников и установить порядок, позволяющий провести эффективное расследование в случае возникновения подозрений о фактах обмана.

Автотранспортная организация должна способствовать повышению уровня осведомленности своих сотрудников в вопросах обеспечения безопасности.

9. Обеспечение безопасности торгового партнера

9.1. Основная идея

Безопасность торгового партнера распространяется на безопасность цепочки поставок в отношении поставщиков и клиентов автотранспортной организации, даже если автотранспортная организация не контролирует их работу. Средства связи, оценка деятельности, обучение и повышение качества работы – вот составляющие эффективной системы безопасности..

9.2. Цель

Распространить безопасность по всей цепочке поставок и поддерживать действующие адекватные меры, обеспечивающие ее безопасность.

9.3. Реализация

9.3.1. При заключении контрактов с торговыми партнерами/поставщиками/подрядчиками в рамках международной цепочки поставок автотранспортная организация должна повысить осведомленность партнеров в вопросах безопасности и ввести в эти контракты при условии согласия сторон положения об обеспечении безопасности.

9.3.2. Такие положения в контрактах должны способствовать тому, чтобы торговые партнеры/поставщики/подрядчики оценили и повысили, если требуется, уровень безопасности своей цепочки поставок.

9.3.3. Автотранспортная организация должна по мере возможности избегать устных или письменных транспортных контрактов, предусматривающих оплату наличными средствами.

9.3.4. По запросу торговых и автотранспортных организаций таможенные и прочие органы должны предоставить информацию в отношении надежности их коммерческих партнеров, если это допускается действующим законодательством.

9.3.5. До заключения контракта автотранспортная организация должна проверить коммерческую информацию своих клиентов.

9.3.6. Автотранспортная организация должна действовать с исключительной осторожностью если:

- клиенты предлагают денежные вознаграждения за транспортировку товаров, существенно превышающие рыночные ставки;
- клиенты предлагают транспортировку товаров, дата продажи или срок хранения которых истек;
- клиенты предлагают транспортировку товаров низкой стоимости, что делает коммерческую операцию невыгодной;
- имеются нелогичные указания в отношении маршрута, предполагающие отклонение от прямого следования к пункту доставки;
- поступают общие или целевые запросы на транспортировку ценных грузов от компании, которая обычно не занимается такой деятельностью.

10. Управление кризисной ситуацией и действия в экстремальной ситуации

10.1. Принцип

Управление кризисной ситуацией и восстановительные процедуры в случае непредвиденных ситуаций предусматривают предварительное планирование и разработку операционных процессов для экстремальных ситуаций.

10.2. Цель

Минимизировать последствия нарушения безопасности.

10.3. Реализация

10.3.1. Автотранспортная организация должна разработать и документировать совместно с соответствующими государственными органами план действий в экстренной ситуации и восстановительные процедуры в случае нарушения безопасности.

10.3.2. Планы действий в экстренной ситуации должны включать периодическую подготовку сотрудников и тестирование плана мероприятий.

10.3.3. Таможенные органы должны стремиться к оказанию содействия организациям, которые обращаются за помощью при разработке

стандартных планов обеспечения безопасности или иных аналогичных средств, связанных с безопасностью. Кроме того, следование рекомендациям, их правильное применение и документирование должно положительным образом учитываться при рассмотрении финансовых обязательств автотранспортной организации.

11. Оценка, анализ и повышение эффективности

11.1. Принцип

Постоянное соответствие эффективности системы управления безопасностью существующим требованиям должно обеспечиваться за счет следования установкам и целям политики обеспечения безопасности, использования результатов анализа состояния безопасности, отчетов о случаях ее нарушения, корректирующих и превентивных защитных мер и пересмотра методов управления безопасностью. Автотранспортная организация должна создать, отразить в документах, внедрить систему управления безопасностью и постоянно следить за ее соответствием настоящим рекомендациям.

11.2. Цели

Автотранспортная организация должна планировать и внедрять процедуры контроля, оценки, анализа и совершенствования системы управления безопасностью с целью:

- а) определения степени ее соответствия настоящим рекомендациям;
- б) обеспечения ее целостности и достаточности; и
- в) выявления потенциальных возможностей повышения ее эффективности.

11.3. Реализация

11.3.1. Автотранспортная организация должна оценить риски нарушения безопасности своих операций и принять надлежащие меры для снижения этих рисков.

11.3.2. Автотранспортная организация должна проводить регулярную самооценку используемой системы управления безопасностью.

11.3.3. Автотранспортная организация должна документировать процедуру самооценки и назначить ответственные стороны. При необходимости, таможенные органы должны предоставить рекомендации по проведению самооценки для обеспечения целостности системы.

11.3.4. Автотранспортная организация должна постоянно отслеживать и при необходимости оценивать уровень внедрения и эффективность своей системы управления безопасностью. Если запланированные результаты не достигнуты, должны быть определены возможные корректирующие воздействия и разработан план работы по совершенствованию системы управления безопасностью.

- 11.3.5. Высшее руководство должно проверять систему управления безопасностью в целях поддержания ее эффективности с запланированной периодичностью. Необходимо регистрировать и хранить результаты проверок системы управления безопасностью.
- 11.3.6. В ходе проверки системы управления безопасностью следует дать оценку полученных сведений, поддерживать обратную связь с ответственными сторонами, разработать рекомендации по возможным усовершенствованиям, которые могли бы быть включены в план последующих действий по обеспечению постоянной эффективности системы.

