

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ**

**АЗЕРБАЙДЖАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ**

**«ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ МАГИСТРОВ»**

**АГАЕВА ЭСМИРА БОЮКАГА КЫЗЫ**

**«Транспортные услуги на мировом рынке»**

**ДИССЕРТАЦИОННАЯ РАБОТА**

Направление: İ İ – 060401 «Мировая экономика»  
«Международная торговля»

**ГРУППА №: 101<sub>RM</sub>**

Научный руководитель

**д.э.н., проф. А.Ш. Шакаралиев**

Руководитель

**программы магистра**

**к.э.н.М.М.Асланова**

Заведующий кафедрой

«Международная торговля и таможенное дело»

**д.э.н., проф. А.Ш. Шакаралиев**

**БАКУ- 2015**

## ВВЕДЕНИЕ

### **Актуальность проблемы.**

Исследование и научное обоснование с теоретической и практической точки зрения проблем и перспективных направлений развития транспортной системы в условиях глобализации хозяйственной деятельности является актуальной проблемой. Для стран, осуществивших переход от замкнутых национальных хозяйств к экономике открытого типа, обращенной к внешнему миру, таких как Азербайджан, такие исследования являются особенно актуальными.

Исследуя развитие транспортных услуг как на мировом рынке, так и в Азербайджане в условиях современной экономической интеграции данная диссертационная работа затрагивает актуальные проблемы и перспективы развития транспортной системы нашей страны.

В условиях формирования рыночных отношений актуальность проблемы совершенствования транспортной системы Азербайджанской Республики непрерывно возрастает, поскольку транспорт — важная составная часть мировой экономики, так как является материальным носителем между государствами. Специализация государств, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта.

Проблемы развития транспорта, как одной из глобальных проблем современности, решение которой имеет жизненно важное значение, особенно для новых суверенных государств, включая Азербайджанскую Республику, во многом зависят от реализации положений таких международно-правовых актов, как Устава ООН, заключительный акт Сопредседания по безопасности и сотрудничеству в Европе, в котором, наряду с прочим, подчеркивалось, что улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества между государствами.

Сегодня Азербайджан располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт. Каждый из этих видов транспорта представляет собой совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих нормальную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства.

Участие Азербайджана в возрождении Шелкового пути служит одним из материальных предпосылок для процессов глобализации и модернизации. Транспортировка нефти и газа, грузов евроазиатского континента, конечно, делает совершенно реальным восстановление Великого Шелкового пути. Мы находимся в начале этого процесса, и считаю, что это является наиболее актуальной проблемой для евроазиатского континента и всего мирового сообщества. Реализация программы возрождения Шелкового пути позволит независимым государствам Средней Азии и Закавказья интегрироваться в Европейскую и Мировую экономику, науку и культуру.

Большой толчок развитию транспортной системы республики дало активное использование энергетических ресурсов Каспийского моря. В этой связи появилась программа ИНОГЕЙТ Европейского Союза по созданию различных трубопроводов. Сейчас уже в Каспийском море реально большие месторождения нефти и газа – в азербайджанском сектора Каспийского моря, в казахстанском и других секторах Каспия. Уже проложены нефтепроводы Баку-Новороссийск и Баку-Супса к Черному морю, реализована программа сооружения нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан протяженностью более чем 2 тысячи км.

Азербайджан также является одним из наиболее активных участников проекта TRACECA. Причем именно в рамках этого проекта страна добилась развития своей транспортной инфраструктуры и многократного увеличения доходов от транспортных услуг.

Транспортные компании и организации – одна из главных движущих сил современного международного рынка.

В зависимости от стратегии и задач компании осуществляется выбор транспорта для доставки продукции. При этом учитываются размещение производства, технико-экономические особенности различных видов транспорта, определяющие сферы их рационального использования.

На разработку этих задач необходимо ориентировать развитие международной кооперации, привлекаемый иностранный капитал и получаемые извне кредиты. Все это будет способствовать социально-экономическому развитию республики, ее интеграции в мировую экономическую систему.

#### **Предмет и объект исследования.**

Объектом диссертационного исследования является транспортная система республики как важный аспект развития международной торговли Азербайджана в современных условиях и направления ее совершенствования.

Предметом диссертационного исследования являются особенности транспортных услуг во внешнеэкономической деятельности и ее международное регулирование.

Для оценки проблем и перспектив развития транспортной инфраструктуры Азербайджана разрабатываются варианты социально-экономического развития экономики республики, основанные на важнейших макроэкономических показателях и прогнозах динамики на ближайшие годы.

При этом широко применялись системный подход, обобщение, логический и сравнительный анализ. Графическая интерпретация материалов исследования дает возможность лучше понять проблемы и перспективы транспортной инфраструктуры страны .

### **Цель и задачи исследования.**

Основной целью данной диссертационной работы является выявление определяющих факторов и направлений развития транспортных связей Азербайджана и выработка предложений по совершенствованию этих связей.

В работе исследуются экономические особенности транспортных связей страны, выявление изменений в мировой инфраструктуре транспорта, а также тенденции его развития.

Для достижения вышеуказанных целей в работе поставлены следующие задачи:

- выявление факторов, определяющих внешнеэкономический потенциал Азербайджана;
- изучение нормативно-правовой базы регулирования транспортной системой АР;
- раскрытие институциональной основы современных транспортных связей Азербайджана;
- анализ развития транспортной инфраструктуры Азербайджана за последние годы;
- оценка роли, места и структуры транспортных связей в экономике Азербайджана со странами Европейского Союза и СНГ с учетом последствий его расширения для внешней торговли Азербайджана;
- определение факторов, оказывающих позитивное и негативное влияние на использование транспортного потенциала;
- изучение динамики и основных особенностей развития транспортных услуг на мировом рынке;
- оценка возможности развития экономического потенциала страны для увеличения транспортных услуг.

**Теоретические и методологические основы исследования** составили классические и современные макроэкономические теории, теории в связи с международной торговлей, труды известных ученых Западной Европы и

России, а также Азербайджана, концепции Международного Валютного Фонда, Всемирной Торговой Организации и иных аналогичных структур и т.д. Теоретическую основу диссертационного исследования составляют научные труды российских и азербайджанских специалистов в области внешней торговли, прежде всего Авдокушина Е.Ф., Глухарева Л. И., Гринберга Р.С., Давыдова, А.А.Надирова, А.К.Алескерова, А.М.Аббасова, З.А.Самедзаде, Ш.Н.Гад-жиева, А.Ш.Шекералиева, А.И. Байрамова, А.П.Бабаева, И.А.Фейзуллабей-ли, М.Х.Гасанлы.

В качестве научно-познавательных инструментов и приемов использованы общенаучные методы, такие как системный, логический, исторический, сравнительный, прогностический, а также методы анализа и синтеза.

**Информационная база исследовательской работы** состоит из материалов азербайджанских, российских и зарубежных авторов, изложенных в монографиях, научных журналах, а также из годовых отчетов различных международных организаций, официальных интернет-сайтов, статистических сборников в связи с мировой экономикой и международной торговлей, статистических сборников и отчетов различных институтов ООН, отчетов, документов Государственного комитета по статистике, Государственного таможенного комитета, Министерства экономического развития, Государственной нефтяной компании, Государственного нефтяного фонда Азербайджанской Республики и т.д.

**Научная новизна** представлена следующими положениями и выводами:

- установлены объективные причины сохранения и развития транспортных связей Азербайджана с бывшими республиками СССР, учитывая многолетние производственно-технологические связи и роль этих связей в экономической интеграции в рамках СНГ. Показан поэтапный, разноуровневый и разноскоростной характер интеграционного процесса на постсоветском пространстве с первоочерёдным развитием торговых

отношений государств-членов на базе имеющейся транспортной инфраструктуры и материально-технической базы;

- определены возможности для расширения использования транзитного потенциала Азербайджана путем реализации программ по развитию международных транспортных коридоров; раскрыты преимущества участия Азербайджана в нескольких направлениях развития интеграции и первоочередности торгово-экономической интеграции на пространстве СНГ, которая способствует эффективному использованию уникального транзитного потенциала Азербайджана;
- выявлены основные риски в международной торговле связанные с транспортировкой товаров, поэтому транспортное страхование в рыночных условиях имеет особо важное значение. Современная внешняя торговля и транспортные перевозки не могут обходиться без страхования. Поэтому отдельно рассмотрены пути возможного развития страхования грузов в Азербайджанской Республике;
- показано региональное сотрудничество в сфере транспорта, которое из года в год дает все более ощутимые бары, в первую очередь, из стран Южного Кавказа – Азербайджану. Поэтому наша страна имеет шансы играть в будущем ключевую роль сразу по двум транспортным осям – «Юг-Запад» и «Север-Юг». В настоящее время активно осваивается транспортный коридор Север-Юг как противовес другому коридору – Юг-Запад, известному как Великий Шелковый путь.

В работе выявлены проблемы и объективные основы развития транспортных связей Азербайджана со странами СНГ, проанализированы существующие аспекты и проблемы, касающиеся создания прямых транспортных путей для транспортировки отечественного сырья на мировой рынок с целью уменьшения расходов на транзит и избежания других осложнений экономического и неэкономического характера.

**Практическая значимость** диссертационной работы состоит в том, что анализ состояния транспортного потенциала Азербайджана позволяет оценить реальность развития интеграционного сотрудничества Азербайджана в рамках СНГ, в том числе в ЕЭП, и перспективы развития внешнеторговых связей страны с ЕС с учетом его расширения.

Практическая значимость данной работы заключается в том, что выдвинутые теоретико-методологические положения завершаются научно-практическими рекомендациями по определению дальнейшего развития транспортных услуг страны и структурных преобразований в экономике Азербайджана.

**Структура работы.** Выполненная работа состоит из введения, трех глав, семи вопросов, заключения, списка используемой литературы, приложений и содержит 19 таблиц, 20 рисунков. Общий объем работы состоит из 87 страниц компьютерного текста.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ.....	2
ГЛАВА I. ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ.....	10
I.1. Транспортные системы республики как важный аспект развития международной торговли.....	10
I.2. Материально-техническая база различных видов транспорта.....	24
ГЛАВА II. ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	29
II.1. Международное регулирование транспортных услуг.....	29
II.2. Особенности транспортировки грузов и их влияние на организацию страхования.....	37
ГЛАВА III. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ.....	43
III.1. Совершенствование нормативно правовой базы транспортной системы Азербайджанской Республики.....	43
III.2. ТРАСЕКА – программа технического содействия раз- витию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия.....	56
III.3. Перспективы и проблемы развития регионального сотрудничества в транспортной сфере.....	70
ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ.....	81
ЛИТЕРАТУРА.....	85

# ГЛАВА I. ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

## I.1. Транспортные системы республики как важный аспект развития международной торговли

*Транспорт* — важная составная часть мировой экономики, так как является материальным носителем между государствами. Специализация государств, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта.

В Азербайджане, транспорт имеет глубокую историю. Во все времена Азербайджан имел очень важное геополитическое положение, что способствовало развитию транспорта еще с древних времен.

Начиная с первого тысячелетия до середины второго тысячелетия сеть мощных торговых маршрутов, известная как Шелковый Путь связывала народы и традиции Европы и Азии. Эти исторические маршруты были основным передаточным коридором для транспортировки ценных вещей, передачи информации и знаний между Востоком и Западом и впервые в мире привели к обмену научными и культурными традициями странами Шелкового Пути. Торговые маршруты Шелкового Пути расширились, проходя через Китай, Монголию, Иран, Узбекистан, Таджикистан, Азербайджан и другие страны.

Сегодня Азербайджан располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт. Каждый из этих видов транспорта представляет собой совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих нормальную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства и развития международной торговли (см. таблицу 1).

Таблица 1.<sup>1</sup>

## Основные макроэкономические показатели в транспортном секторе

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Дополнительная стоимость (текущие цены), миллион манат	453	474	563	614	670	872	1055
Валовая прибыль (текущие цены), миллион манат	327	334	377	373	364	556	672
Чистая прибыль (текущие цены), миллион манат	229	250	287	268	275	394	476
Среднегодовая численность работников, кол. чел.*	79 208	73 331	83 242	84 097	87 422	93 233	99 237
Номинальная среднемесячная заработная плата, манат	52	66	79	103	127	163	237
Основные фонды (на конец года), миллион манат	2 064	2 102	2 254	2 526	3 050	3 350	5 700
Инвестиции в основной капитал, миллион манат	44	89	339	324	516	629	748
<b>Доля транспорта в национальной экономике, в %-х</b>							
Дополнительная стоимость	9,6	7,8	7,9	7,2	5,4	4,7	3,9
Валовая прибыль	9,7	8,0	7,7	6,6	5,3	5,5	3,3
Чистая прибыль	8,2	7,2	7,0	5,6	4,0	4,2	2,6
Среднегодовая численность работников	7,1	6,0	5,6	5,3	5,2	6,9	7,2
Номинальная среднемесячная заработная плата**	116,7	105,1	102,6	104,0	102,7	109,3	109,8
Основные фонды	11,3	9,4	8,9	8,7	8,9	8,5	12,1
Инвестиции в основной капитал	4,5	4,2	8,9	6,6	8,9	10,1	10,0

\*) с учетом числа работающих на частных предпринимателей - физических лиц с 2006-го года

\*\* ) в сравнение со среднемесячной номинальной заработной платой по республике, в %-х.

<sup>1</sup> [www.azstat.org](http://www.azstat.org) - The State Statistical Committee AR.

Органическими частями транспортной сети Азербайджана являются железные дороги, морские и судоходные речные пути, автомобильные дороги, трубопроводы для транспортировки нефти и газа, сеть воздушных линий. Помимо путей сообщения, транспорт располагает и средствами для перемещения продукции - это автомобили, локомотивы, вагоны, суда и другой подвижной состав. К техническим устройствам и сооружениям транспорта относят станции, депо, мастерские, ремонтные заводы, предприятия технического обслуживания и т.д.

**Международный транспорт** – услуги всех видов транспорта (морского, трубопроводного, воздушного, наземного, речного и космического), оказываемые резидентами одной страны резидентам другой страны.

В аналитических целях выделяют морской транспорт, который играет основную роль в перевозке внешнеторговых грузов, воздушный транспорт, играющий главную роль в межстрановом движении людей, и остальные виды транспорта. Статистика платежного баланса учитывает международный транспорт по следующим основным категориям, как показано в таблице 2.

В зависимости от стратегии и задач компании осуществляется выбор транспорта для доставки продукции. При этом учитываются размещение производства, технико-экономические особенности различных видов транспорта, определяющие сферы их рационального использования.

Ниже приведена таблица, отражающая направления привлеченных инвестиций в транспортную сферу.

Таблица 2.<sup>1</sup>

## Классификация международных транспортных услуг

Операция	Включает	Исключает
Пассажиро-перевозки	Услуги, связанные с перевозкой нерезидентов (экспорт/кредит) перевозчиками-резидентами и резидентов перевозчиками-нерезидентами (импорт/дебет)	Перевозки нерезидентов транспортными компаниями – резидентами внутри своей страны (включаются в поездки)
Грузоперевозки	Все услуги по доставке экспортного (кредит) или импортного (дебет) товара, после того как товар был погружен на борт перевозчика, до доставки его в пункт назначения; услуги по погрузке/разгрузке, если они предоставляются перевозчиком	Погрузку/разгрузку, если они осуществляются не перевозчиком (включаются в торговый баланс)
Аренда перевозчика с экипажем	Услуги по сдаче в аренду резидентом нерезиденту (экспорт/кредит) и нерезидентом резиденту (импорт/дебет) судов, самолетов, автомобилей с экипажами на ограниченный промежуток времени для перевозки товаров или пассажиров	Аренду перевозчика без экипажа (включается в прочие бизнес-услуги); финансовый лизинг
Обеспечивающие и вспомогательные услуги	Услуги, предоставляемые в портах: обработка грузов (погрузка/разгрузка контейнеров), хранение, упаковка/распаковка, навигация, лоция, буксировка, техобслуживание и помывка транспортного оборудования; комиссионные и агентские платежи	Товары, купленные в порту перевозчиком-нерезидентом, ремонт транспортного оборудования (включаются в торговый баланс); ремонт железных дорог, причалов и аэропортов (включается в услуги по строительству)

Государственные гарантии правительством Азербайджана выдаются на проекты национальной важности, включающие инфраструктуру экономики, здравоохранение, экологию в реализации которой участвуют исключительно ТНК и банки.

<sup>1</sup> Киреев А.П. Международная экономика. В 2-х ч. – Ч.І. Международная икрозэкономика: движение товаров и факторов производства. Учебное пособие для вузов. – М.: Междунар. отношения, 2000.

Таблица 3.<sup>1</sup>

## Инвестиции направленные в транспортную сферу, тыс. манат

	2005	2006	2007	2008	2009	2011
Всего	89 130,4	338 693,6	324 055,8	516 220,6	629 312,8	748 295,0
Наземный транспорт	76 021,6	270 373,2	267 977,4	362 692,7	476 834,7	634 973,7
Железнодорожный транспорт	22 494,1	5 402	8 633,2	22 502,1	13 207,4	4 396,2
Другие наземные транспорты	53 034,2	47 248,4	68 783,4	114 276,0	309 925,4	607 098,8
Трубопровод	493,3	217 722,8	190 560,8	225 914,6	153 701,9	23 478,7
Водный транспорт	8 862,6	32 095,2	39 555,2	30 708,4	41 194,2	21 235,7
Воздушный транспорт	1 007,5	31 623,4	11 483,6	118 079,5	107 679,8	82 992,1
Вспомогательная и дополнительная транспортная деятельность, деятельность бюро путешествий	3 238,6	4 601,8	5 039,6	4 740,0	3 604,1	9 093,5

Из задействованных к финансированию 38 проектов – 10 проектов (на сумму 735,8 млн. долларов, или 54,1%) составляют проекты реконструкции топливно-энергетического комплекса республики (см. таблицу 4). Остальные, задействованные проекты с участием транснационального капитала, распределились по 10 отдельным отраслям экономики.

Кроме того, республика предлагает к рассмотрению финансирование следующих объектов:

1. реконструкция Бакинского международного морского порта (мощность 1416 пгм);
2. реконструкция судоремонтных заводов производственного объединения «Каспморсудоремонт», связанная с повышением уровня моря (мощность 73,2 тыс. кв. м);

<sup>1</sup> [www.azstat.org](http://www.azstat.org) - The State Statistical Committee AR.

Таблица 4.<sup>1</sup>

## Задействованные к финансированию инвестиционные проекты

Отрасли	Количество проектов	Сумма проектов
<b>Транспорт</b>	<b>9</b>	<b>233,4 млн. долларов</b>
Химический комплекс	2	224,5 млн. долларов
Сельское хозяйство и мелиорация	5	82,3 млн. долларов
Коммунальное хозяйство	1	84,0 млн. долларов
Здравоохранение	2	49,0 млн. долларов
Культура	1	7,5 млн. долларов
Пищевая промышленность	1	12,5 млн. долларов
Экология	4	20,0 млн. долларов
Восстановление освобожденных территорий	1	20,04 млн. долларов
Образование	1	5,0 млн. долларов

3. строительство третьей и четвертой очередей Бакинского метрополитена (мощность 14,4 км);

4. реконструкция автомобильных дорог общегосударственного значения, в том числе:

-Баку-Губа-Дагестан (протяженность 162 км);

-Баку-Астара-Иран (протяженность 263 км, стоимость 145 млн. долларов);

-Аляты-Казимагомед-Евлах-Казах-Грузия (протяженность 431 км);

-Казимагомед-Али-Байрамлы-Асландюзю(Иран)-Джюльфа-Нахичевань-Садарак-Турция (протяженность 480 км);

5. строительство и реконструкция мостов по автомобильным дорогам (мощность 3960 пог. м);

<sup>1</sup> Ч. Аббасов «Экономика Азербайджана на путях глобализации: предпосылки и последствия», Баку, 2006 г.

6. строительство Бакинской окружной автодороги- Волчьи ворота- Баладжары-Зых (протяженность 19 км).

Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспортные издержки включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной отраслях промышленности, где они могут достигать 30% себестоимости продукции.

При осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает перемещение товаров (грузов) и людей (пассажиров) между двумя или более странами, то есть в международных сообщениях.



**Рис.1. Транспортная система АР.**

*Железные дороги* являются одним из основных видов транспорта в Азербайджане, на их долю приходится около 40 % грузооборота и до 25 % пассажирооборота. Наличие в Азербайджане густой сети железных дорог позволяет организовывать разнообразные по географии, форме и содержанию маршруты железнодорожных туров. К достоинствам *железнодорожного транспорта* относятся: сооружение путей сообщения на любой сухопутной территории (наличие подъездных путей дает возможность осуществлять связь с большим количеством промышленных и сельскохозяйственных предприятий); высокая провозная и пропускная способность; регулярность перевозок независимо от климатических условий, времени года и суток; невысокая себестоимость перевозок грузов; более высокая скорость доставки грузов и более короткий по сравнению с речным транспортом путь, высокие показатели использования пути и подвижного состава. К недостаткам следует отнести большие капитальные вложения на сооружение постоянных устройств и затраты металла на 1 км пути.

Сеть железных дорог общего пользования в Азербайджане и вся его инфраструктура принадлежит ЗАО «Азербайджанская железная дорога» — ЗАО АЖД, государственной компанией эксплуатирующей железные дороги общего пользования. Помимо ЗАО АЖД, права операторов перевозок, имеют также компании Middle East Petroleum и Azersun, владеющие грузовым вагонным парком, имеющие лицензию на перевозки нефти по железным дорогам. Кроме того, своими железнодорожными линиями, парком ПС, и объекты инфраструктуры, располагают многие промышленные предприятия, чья железнодорожная инфраструктура имеет статус промышленных подъездных путей.

Общая протяжённость железных дорог — 2125 км, из них двухпутные — 800 км, развёрнутая длина — 2995 км.

**Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс** — это проект, имеющий стратегическое значение. Азербайджан, как инициатор этого проекта, взял на

себя большую работу, и сегодня строительство дороги продолжается. С экономической точки зрения этот проект имеет очень большое значение.

**Морской транспорт** обеспечивает межконтинентальные перевозки грузов; имеет низкую себестоимость перевозок на дальние расстояния, практически неограниченную пропускную и высокую провозную способность; более высокую, чем на речном транспорте, скорость движения; небольшие капитальные вложения в устройства пути. К недостаткам относятся: зависимость от географических и навигационных условий, необходимость создания на морских побережьях большого портового хозяйства.

История судоходства на Каспии насчитывает около 1600 лет. Известия о мореплавании по Каспию хотя известны с античной эпохи, но первые известные морские порты в пределах современного Баку появились на азербайджанском берегу Каспия ещё в эпоху албанского царства. Широкое же развитие мореплавания получило со времен появления государства Ширваншахов, которые первыми также создали регулярный торговый и военный флот в Каспийском море. Крупнейшей азербайджанской судоходной компанией, является Каспийское морское пароходство — Каспар (азерб. *Xəzər dəniz gəmiçiliyi*), являющийся также крупнейшей судоходной компанией в бассейне Каспия.

Каспар занимается перевозкой всех видов грузов, но весомую долю в перевозках составляют нефть и нефтепродукты, компания также выполняет пассажироперевозки, и является оператором железнодорожной паромной переправы Баку — Туркменбаши, Баку — Актау.

Каспару также принадлежит и ряд судоремонтных заводов.

- **В поселке Алят** успешно продолжается строительство **самого большого и современного на Каспии Международного морского торгового портового комплекса**. Если учесть, что в результате

функционирования железной дороги Баку-Тбилиси-Карс будет перевозиться, как минимум, **10 миллионов тонн грузов**, - но в последующие годы эта цифра еще больше возрастет, – то, конечно же, есть большая потребность в современном морском порте. В то же время строящийся новый морской порт позволит перенести за пределы города морской порт, который расположен в центре Баку. А на той территории будут построены общественные места.

- распоряжение о переносе Бакинского международного морского порта с Бакинской бухты в поселок Алят был подписан президентом Ильхамом Алиевым в октябре 2007 года.
- Строительство нового международного порта началось в ноябре 2010 года. Он расположен в 65 километрах к югу от Баку в поселке Алят. Строительство порта завершится в 2015-ом году. На первом этапе планируется построить 6 из 11-ти причалов порта. В 2015 году **пропускная способность нового порта составит 11,6 млн. тонн**. Порт будет строиться за счет государства.
- **Проект оценивается более чем в 400 миллионов долларов**. Порт сможет принимать до 11,6 миллиона тонн грузов.
- Новый порт в Баку будет представлять возможности паромной переправы – транспортировки составов поездов через море в Центральную Азию. Это часть большого плана по переправке товарных поездов из восточных портов Китая в Европу. Новый морской порт в Баку будет иметь региональное значение и очень большой логистический центр. Значительно вырастет перевозка товаров и грузов из Китая и Центральной Азии в Европу. Китай ежегодно экспортирует 10 млн. контейнеров грузов в Европу и США, в основном по морю. Если Баку сможет добиться транспортировки хоть небольшой части этого грузопотока через новый порт, это принесет огромные экономические выгоды для региона.

- ***В 2014 году будет сдан первый комплекс*** – паромный терминал со всеми дорожными инфраструктурами, а ***в 2015 году – завершится строительство терминала сухогрузов.***

***Речной транспорт*** имеет высокую провозную способность на глубоководных реках; невысокую себестоимость перевозок, небольшие капитальные затраты на организацию судоходства по годным путям. К недостаткам речного транспорта относятся: неравномерность глубин рек, сезонность работы, небольшая скорость перевозки.

К достоинствам ***автомобильного транспорта*** относятся: большая маневренность и подвижность; высокая скорость доставки грузов; доставка продукции без промежуточных перегрузок и непосредственно со склада отправителя до склада получателя; небольшие капитальные вложения в освоение малого грузооборота на короткие расстояния. Недостатками являются низкие производительность труда, уровень эксплуатационных показателей и состояние дорожной сети (в настоящее время).

С провозглашением независимости, объединения и структуры автотранспорта, были приватизированы.

Ныне весь объём пассажиро- и грузоперевозок по стране выполняется частными авто компаниями. Эксплуатация и техническое обслуживание автомобильных дорог, находится в ведении Департамента «Йолнаглийетсервис» (азерб. Yolnəqliyyatservis) Министерства транспорта Азербайджана.



**Трубопроводный транспорт** (нефтепродуктопроводы, газопроводы и др.) обладает тем преимуществом, что прокладка трубопроводов и перекачка нефтепродуктов в больших объемах возможны повсеместно. При этом обеспечиваются низкая себестоимость и полная герметизация транспортировки, автоматизация операций налива, перекачки и слива. Этот вид транспорта требует меньших по сравнению с другими видами транспорта капитальных вложений и расхода металла. К недостаткам следует отнести его узкую специализацию.

**Воздушный транспорт** имеет высокую скорость доставки груза, большую дальность беспосадочного полета, более короткие по сравнению с другими видами транспорта маршруты следования. Недостатком является высокая себестоимость перевозки грузов, поэтому он используется в основном для перевозки пассажиров.

Крупнейшие города Азербайджана связаны с Баку и между собой авиасообщением. Самый крупный аэропорт находится в Баку, откуда совершаются регулярные международные рейсы. Кроме Баку, регулярные международные рейсы совершаются также из Гянджи, Нахичевани и Ленкорани (с 2009 года). Государственной организацией в сфере управления и регулирования в Гражданской Авиации Азербайджана является Государственная администрация гражданской авиации Азербайджана.

Государственные авиакомпании AZAL

Кроме того в Азербайджане действуют и частные авиакомпании:

Turan Air — пассажирские перевозки.

Silk Way Airlines — грузовые перевозки.

Imair Airlines — пассажирские перевозки в страны Европы и СНГ.

- С целью модернизации инфраструктуры **воздушного транспорта**, обновления парка воздушных судов в течение 2008-2012 годов ЗАО "Азербайджан Хава Йоллары" приобрело 16 пассажирских самолетов типа "Boeing", "Airbus" и "Embraer" и 3 вертолета, подписаны договора в связи с новыми заказами. В основных региональных центрах Азербайджана (Гянджа, Лянкяран, Загатала, Габала) построены и сданы международные аэропорты.
- Продолжается строительство нового аэровокзального комплекса Международного аэропорта Гейдар Алиев.
- **Цель реализации этого проекта** — повышение уровня безопасности авиарейсов в соответствии с мировыми стандартами и качество сервиса пассажирских и грузовых перевозок. После реализации нового проекта в год **будут обслуживаться 3 миллиона пассажиров. Площадь** аэровокзального комплекса, отвечающего самым современным стандартам, **составит 58 тысяч квадратных метров**. После сдачи в эксплуатацию четырехэтажного здания нового аэровокзала, которое

будет построено в форме треугольника, отсюда будут выполняться международные авиарейсы, а из существующего терминала — осуществляться местные авиарейсы.

На практике для транспортировки продукции можно применять не только один вид транспорта, а несколько.

## **I.2. Материально-техническая база различных видов транспорта**

*Материально-техническая база транспорта* включает транспортные средства (вагоны, локомотивы, флот, автомобили), технические устройства и сооружения (станции, депо, порты, и др.), а также ремонтные предприятия, путевое (дорожное) хозяйство, средства автоматики, телемеханики и связи. Детально все эти элементы изучают специалисты транспорта, а работники материально-технического снабжения должны иметь представление о тех элементах, которые встретятся им в практической деятельности вагонов, грузовых станциях, автотранспортных средствах, авто, транспортных предприятиях, флоте, портах, и др.

*Железнодорожный транспорт.* К материально-технической базе железнодорожного транспорта относят путь и путевое хозяйство, вагоны и вагонное хозяйство, локомотивы и локомотивное хозяйство, станции, грузовые дворы, товарные конторы, грузовое и весовое хозяйство и др. Рассмотрим некоторые элементы железа подорожного транспорта, с которыми взаимодействуют снабженческие и сбытовые органы.

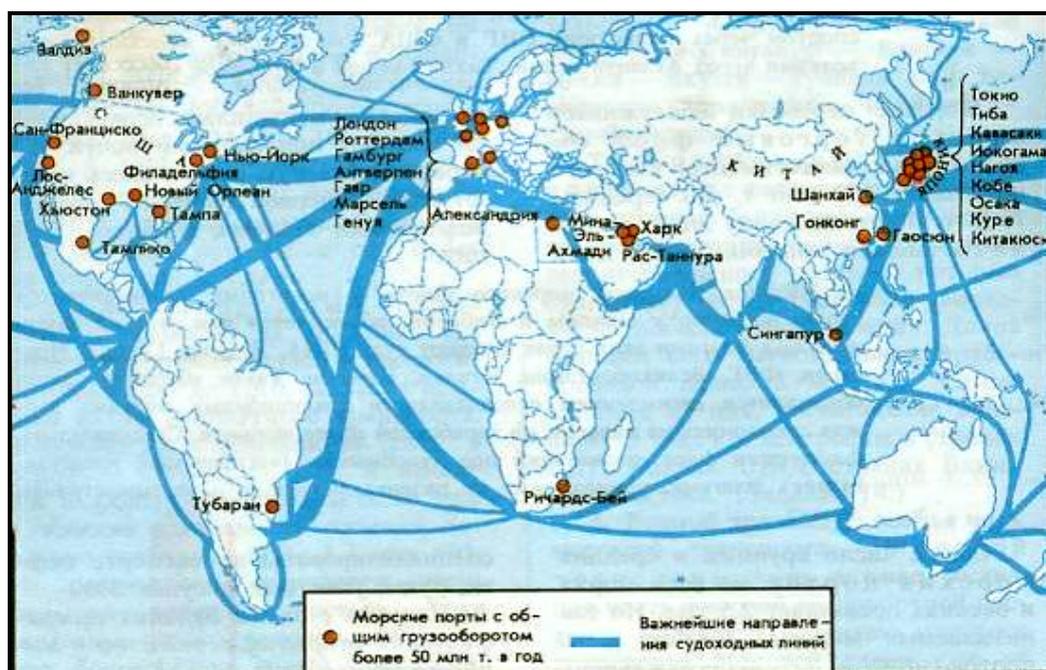
Вагонный парк состоит из пассажирских и грузовых вагонов. Грузовые вагоны подразделяют на универсальные (крытые полувагоны, платформы, цистерны) и специализированные приспособленные для перевозок определенного вида груза (изотермические, цементовозы, кислотные и др.). Каждый тип вагона характеризуется грузоподъемностью и вместимостью, массой тары и другими показателями (см. табл. № 5).

*Водный транспорт.* К материально-технической базе морского и речного транспорта относят флот, морские и речные порты и пристани.

Речной и морской флот состоит из судов различных типов, размеров и назначения. В зависимости от назначения различают суда транспортного, технического и вспомогательного флота.

Таблица № 5<sup>1</sup>

Тип вагона	Грузоподъемность, т	Полный объем кузова, м <sup>3</sup>	Удельная грузоподъемность, т/м <sup>3</sup>	Длина вагона по осям сцепления, м	Тара, т	Технический коэффициент
Четырехосный цельнометаллический	64	120,0	0,53	14,73	23,0	359
Восьмиосный полувагон цельнометаллический	125	137,5	0,909	20,24	45,5	0,364
Четырехосная платформа с металлическими бортами	65	-	-	14,62	21,0	0,354
Двадцатиосный транспортер	400	-	-	58,14	195,6	0,49
Четырехосный автономный рефрижераторный вагон	39	99,8	0,391	22,08	45	1,154



Транспортный флот - главный элемент материально-технической базы морского и речного транспорта, так как он осуществляет основную функцию транспорта - пространственное перемещение грузов. Другие элементы

<sup>1</sup> Неруш Ю.М. Снабжение и транспорт. Эффективное взаимодействие. – М.: Экономика,

материально-технической базы (порты с причалами, складами и перегрузочными механизмами, а также вспомогательный и технический флот) призваны обеспечить эффективную работу транспортного флота.

Основными показателями, характеризующими речные и морские суда, являются водоизмещение, грузоподъемность, грузовместимость, размеры судов (длина, ширина, высота борта) и осадка в груженом и порожнем состояниях.<sup>1</sup>

**Автомобильный транспорт.** К материально-технической базе автомобильного транспорта относят подвижной состав, автотранспортные предприятия и автомобильные дороги. Подвижной состав автомобильного транспорта состоит из автомобилей, тягачей, прицепов и полуприцепов.

Важным техническим элементом материально-технической базы являются контейнеры и поддоны. Перевозка грузов в контейнерах позволяет механизировать погрузочно-разгрузочные работы, снизить себестоимость перевозок, повысить производительность труда, обеспечить сохранность перевозимой продукции, экономить тару и упаковку, исключить перегрузку грузов от склада отправителя до склада получателя, ускорить оборачиваемость материальных ресурсов. Для различных видов груза в нашей стране создана *контейнерная транспортная система* (КТС). Она требует совместных и согласованных действий всех видов транспорта.

Международная организация по стандартизации (МОС) определила, что контейнер - это элемент транспортного оборудования, многократно используемый на одном или нескольких видах транспорта, предназначенный для перевозки и временного хранения грузов оборудованный приспособлениями для механизированной установки и снятия его с транспортных средств, имеющий, постоянную техническую характеристику

---

<sup>1</sup> Торговое мореплавание и международные механизмы его регулирования. – М., 2002.

и объем не менее 1 м<sup>3</sup>. Контейнеры, используемые для перевозки различной продукции, называют универсальными, а для одного вида продукции (стекла, цемента и т.д.) или группы однородной продукции (наливной) - специальными.

Параметры и характеристика малотоннажных, среднетоннажных, крупнотоннажных контейнеров даны в табл. 6.

**Таблица 6.<sup>1</sup>**

Тип контейнера		Масса брутто, т	Внешние размеры, мм			Внутренний объем, м	Назначение контейнера
ГОСТ 18477-79	Стандарту ИСО-668		Длина	Ширина	Высота		
Малотоннажные							Для прямых автомобильных перевозок и в крытых вагонах
АУК-0,625	-	0,625	1150	1000	1700	1,47	
АУК-1,25	-	1,25	1800	1050	2000	3,0	
Среднетоннажные							Для прямых автомобильных и смешанных автомобильно- железнодорожных и железнодорожно-водных перевозок
УУК-2,5(3)	3С	2,5 (3,0)	2100	1325	2400	5,07	
УУК-5	3А	5,0	2650	2100	2400	10,23	
Крупнотоннажные							То же
УУК-10	1Д	10	2991	2438	2438	14,40	
УУК-20	1А	20	6058	2438	2438	29,85	
УУК-30	1С	30	12192	2438	2438	63,00	

В таблице 6 приведены сферы наиболее рационального использования контейнеров и поддонов в зависимости от вида перевозок, расстояния и других условий.

Но при этих подходах одним из ведущих факторов является время доставки ресурсов. Этот фактор подразделяют на время, действительно

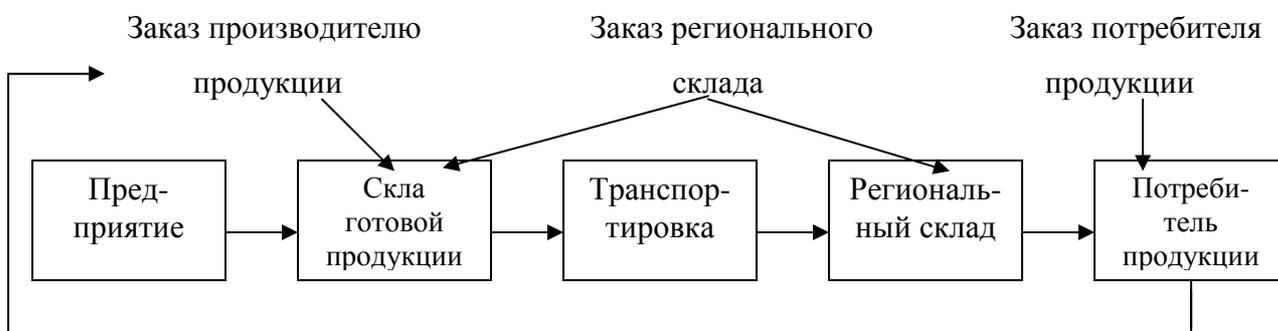
<sup>1</sup> Неруш Ю.М. Снабжение и транспорт. Эффективное взаимодействие. – М.: Экономика, 2000.

необходимое для выполнения какой-либо операции (отгрузка, время в пути), и время, необходимое для того, чтобы начать данную операцию.

Все зависит не только от наличия продукции на складе, но и использования различных транспортных средств для доставки продукции, техники обработки заказов и т.п.

**Таблица 7.<sup>1</sup>**

Вид перевозок	Для грузов, дающих экономию на таре	Для грузов, не дающих экономию на таре	
		Мелкопартионные отправки	Повагонные отправки
Прямые железнодорожные	Контейнеры	На расстояние до 800–1000 км – контейнеры, при большей дальности - пакеты	Пакеты
Прямые автомобильные	Контейнеры и пакеты в фургонах		
Смешанные железнодорожные		На расстояние до 3000-3500 км – контейнеры, при большем – пакеты	
Смешанные автомобильно-речные		То же	То же
Смешанные железнодорожно-морские и автомобильно-морские	В каботаже-контейнеры, экспорт-импорт-пакеты	Пакеты, контейнеры	Пакеты, контейнеры



**Рис.2.** Движение материалопотока от изготовителя до потребителя<sup>1</sup>

## ГЛАВА II. ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ВО ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

### II.1. Международное регулирование транспортных услуг

Наряду с товарами большой сектор мировой торговли охватывает рынок услуг. По своей природе их можно определить как платежи по нетоварным коммерческим сделкам, заключенным между гражданами двух и более независимых стран и отражаемым в платежном балансе.

Международная статистика свидетельствует о том, что торговля услугами – один из наиболее быстро растущих секторов мирового хозяйства, что видно из данных таблицы 8.

**Таблица 8.<sup>1</sup>**

#### Мировой экспорт услуг

Страны	Изменение, %			Стоимость, млрд долл.
	2000-2010	2011	2012	2012
Мир	4	7	13	1795
Северная Америка	7	3	5	330
Латинская Америка	6	-3	7	61
Западная Америка	4	9	19	916
в том числе ЕС (15)	4	10	18	823
Страны ЦВЕ	2	10	16	69
Африка	3	4	21	39
Ближний Восток	11	-3	10	30
Азия	3	7	8	352
в том числе Япония	1	2	9	71
Китай	10	20	18	46
«Шесть Азиатских Тигров»	3	6	5	158

<sup>1</sup> Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учебник для вузов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ.

## Основные показатели транспортной сферы по странам СНГ

**Таблица 9.**

### Перевозка грузов в транспортном секторе, миллион тонн

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Азербайджан	80,2	92,6	98,4	110,0	117,3	128,3	145,6	167,5
Беларусия	277,4	284,2	295,6	323,0	340,8	366,0	379,3	389,5
Армения	4,5	5,0	7,5	7,1	6,7	8,3	9,7	10,3
Грузия	30,1	33,2	37,5	41,1	41,1	46,0	...	...
Казахстан	946,0	1 052,1	1 531,1	1 687,5	1 840,5	1 926,9	2 023,4	2 123,0
Киргизия	15,5	15,1	16,0	17,2	18,0	16,4	16,4	18,8
Молдавия	11,1	13,5	16,4	18,5	17,4	16,2	15,9	16,9
Узбекистан	...	...	...	...	...	...	...	...
Россия	2 558,5	2 609,9	2 612,9	2 756,1	2 868,4	3 059,6	3 220,5	3 184,2
Таджикистан	19,1	18,9	18,8	22,7	26,5	30,5	33,7	34,3
Туркменистан	...	...	...	...	...	...	...	...
Украина	691,1	699,8	702,2	795,3	828,5	810,4	856,2	903,7

**Таблица 10.**

### Грузооборот в транспортном секторе, миллиард тонн-км

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Азербайджан	15,9	18,4	20,3	22,3	23,3	26,5	43,3	78,0
Беларусия	91,0	93,6	99,9	111,2	121,4	121,5	125,9	126,6
Армения	1,7	1,7	1,5	1,7	2,0	2,3	2,4	2,9
Грузия	5,0	5,1	5,8	6,2	5,5	6,8	...	...
Казахстан	203,4	220,9	232,2	258,4	283,1	296,3	328,5	350,4
Киргизия	1,5	1,3	1,4	1,4	1,8	1,6	1,6	1,8
Молдавия	2,1	2,5	3,4	3,9	4,3	4,4	5,1	4,7
Узбекистан	...	...	...	...	...	...	...	...
Россия	3481	3591	3802	4106	4371	4490	4600,0	4752,0
Таджикистан	1,4	1,5	1,3	1,6	1,9	2,1	2,2	2,4
Туркменистан	...	...	...	...	...	...	...	...
Украина	379,2	381,9	399,8	444,9	466,6	458,1	478,8	493,0

<sup>1</sup> WTO. International Trade Statistics 2013.

Таблица 11.

**Перевозка пассажиров в транспортном секторе, миллион пассажиров**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Азербайджан	872	895	893	921	954	1 000	1 063	1 148
Беларусия	2 831	2 875	2 781	2 718	2 579	2 540	2 492	2 573
Армения	132	151	156	174	185	204	245	251
Грузия	367	365	373	378	382	392	...	...
Казахстан	2 226	2 870	9 047	8 894	9 390	9 924	10 593	11 157
Киргизия	463	466	432	440	453	445	454	471
Молдавия	327	212	281	296	306	316	318	318
Узбекистан	...	...	...	...	...	...	...	...
Россия	44 636	43 454	40 997	38 780	38 488	29 385	25 997	16 101
Таджикистан	139	159	191	250	332	390	385	416
Туркменистан	...	...	...	...	...	...	...	...
Украина	7 826	7 658	7 711	7 712	7 997	8 200	8 242	8 214

Международные перевозки регулируются многосторонними соглашениями на региональном и общемировом уровнях. В этой сфере действуют многочисленные (около 100) межгосударственные организации, в том числе специализированные органы ООН: *Международная морская организация и Международная организация по гражданской авиации*.

Как уже было отмечено, мировая транспортная сеть растет постоянно, но неравномерно по видам транспорта. Эта неравномерность отражает научно-технический прогресс на транспорте и изменения в структуре грузоперевозок. Так, по данным ООН, за вторую половину XX в. сеть железных дорог и внутренних водных путей сократилась, длина автомобильных дорог выросла почти в 2 раза, а воздушных путей – в 3 раза. В то же время протяженность нефтепроводов увеличилась в 4,2 раза, а магистральных газопроводов – в 6,5 раз.

Основными международными соглашениями, определяющими взаимоотношения участников договора морской перевозки и правовой статус коносамента, является Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (1924 г.). Брюссельским протоколом 1968 г. в эту Конвенцию были внесены некоторые изменения. Особое внимание к этой

Конвенции уделено вопросу об ответственности морского перевозчика за груз. Морские перевозки пассажиров и багажа регулируются Афинской конвенцией о морских перевозках пассажиров, их багажа, транспортных средств и ручной клади.

*Международная морская организация (ИМО)* – International Maritime Organization (ИМО) была основана в 1958 г. согласно Конвенции, разработанной в 1948 г. на Морской конференции ООН в Женеве. До 1982 года она называлась Межправительственной морской консультативной организацией. ИМО входит в число специализированных учреждений ООН.

Местонахождение – Лондон (Великобритания). ИМО приняла свыше 40 конвенций в различных сферах (безопасность на море, загрязнение моря, ответственности и др.), большинство из которых вступило в силу.

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

Основными целями ИМО являются:

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

ИМО имеет следующую структуру:

- Ассамблея, состоящая из представителей 40 государств-членов, избирающихся высшим органом ИМО. Она собирается раз в два года, могут созываться и чрезвычайные сессии. Ассамблея принимает программу и бюджет, а также решения о проведении финансовых мероприятий, избирает

членов Совета и по его предложению утверждает кандидатуру генерального секретаря.

- Совет состоит из представителей 40 государств-членов, избирающихся сроком на два года. Совет является исполнительным органом ИМО, собирается дважды в год и между сессиями Ассамблеи является главным органом ИМО. Совет координирует деятельность органов ИМО, рассматривает программу и бюджет, комментирует доклады комитетов перед их передачей на рассмотрение Ассамблеей и назначает генерального секретаря.

- Комитеты открыты для всех государств-членов. Комитет по безопасности на море обсуждает все вопросы, связанные с техникой безопасности судов. Для решения специальных вопросов созданы 11 подкомитетов. Комитет по правовым вопросам решает правовые вопросы при выполнении задач ИМО. Комитет по техническому сотрудничеству координирует проекты помощи развивающимся странам.

- Секретариат, состоящий из шести отделов возглавляется генеральным секретарем, которому помогает заместитель.

Программа технического сотрудничества должна помочь правительствам при реализации конвенций и другого инструментария, разрабатываемого ИМО.<sup>1</sup> Особое внимание ИМО уделяет реализации таких своих проектов, как Всемирный морской университет в Мальмё (Швеция), Морская транспортная академия ИМО и Международный институт морского права ИМО в Ла-Валлетте (Мальта).

Регулированием воздушных перевозок занимаются различные международные организации.

*Международная ассоциация воздушного транспорта* (International Air Transport Association - **ИАТА**) - всемирная организация для всех

---

<sup>1</sup> Торговое мореплавание и международные механизмы его регулирования. – М., 1992.

международных авиаперевозчиков, основанная в 1919 г. реорганизованная по окончании второй мировой войны в 1945 г. IATA представляет собой профессиональную ассоциацию авиационных компаний, осуществляющих международного коммерческого авиационного сообщения, введение единых для всех членов правил и процедур и установление согласованных тарифов на пассажирские авиаперевозки на международных маршрутах.

Высший орган IATA – ежегодная Генеральная ассамблея, на который выбирается президент и исполнительный комитет. Цель IATA – реализация политики международной организации гражданской авиации (ICAO).

IATA – это содействие перемещению людей, почты и грузов из одной точки мира в другую, используя различные комбинации маршрутов воздушной сети.

Установление тарифов – одна из важнейших составляющих работы IATA. Необходимость согласования тарифов среди всех авиакомпаний – членов IATA – это одновременно и политика, и практика, т. к. все тарифы международных авиакомпаний контролируются правительствами стран – владельцев авиакомпаний. Каждая страна – хозяйка своего пространства, она может запретить или разрешить вторгнуться на свою территорию и поставить те условия, которые ее устраивают.

Членами IATA являются 259 авиакомпаний, совершающие международные полеты. На долю этих авиакомпаний приходится около 95% международного регулярного сообщения.

В ходе своей деятельности IATA условно делит всю территорию земного шара на три больших региона, или конференции, и пытается добиться установления согласованных тарифов на перевозки и единых стандартов сервиса как в рамках каждой конференции, так и между ними:

1. Северная и Южная Америка и часть Тихоокеанского региона к востоку от международной линии раздела дат;
2. Европа, Африка и Ближний Восток;

3. Азия, Австралия и часть Тихоокеанского региона к западу от международной линии раздела дат.

Туристские агентства участвуют в деятельности IATA через ее специальное отделение – Международную организацию агентов авиакомпаний (International Airlines Travel Agents Network - IATAN).

*Международная организация гражданской авиации* (International Civil Aviation Organization - ICAO) - учреждена Чикагской конвенцией в 1944 г., работает под эгидой ООН. Деятельность ICAO основана на равенстве наций относительно деятельности индустрии воздушного транспорта. Главной задачей ICAO является развитие и обеспечение безопасного, специализированного и экономически эффективного международного рынка авиаперевозок согласно международным стандартам и нормам.

Организация ставит перед собой следующие цели:

- обеспечивать безопасность и контролировать рост и развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- поддерживать и поощрять процессы создания и использования воздушных средств с учетом охраны окружающей среды;
- поддерживать и поощрять создание воздушных коридоров, аэропортов и различных удобств, условий для нужд международной гражданской авиации;
- как можно лучше выполнять основные требования людей к авиатранспорту: безопасность, качество обслуживания, регулярность полетов, экономичность;

Членами ICAO являются около 200 государств (в том числе Россия).

ICAO работает в тесном контакте со следующими организациями:

- Международный информационный союз;
- Всемирная метеорологическая организация;
- Международный союз электрических сообщений (коммуникаций);

- Всемирный почтовый союз;
- Всемирная организация здравоохранения;
- Международная морская организация.

Международные железнодорожные перевозки осуществляются на основании двусторонних и многосторонних соглашений, которые заключаются соответствующими министерствами государств – участников соглашений. Основным документом, которым оформляется железнодорожная перевозка грузов, является железнодорожная накладная.

Тарифы на железнодорожные перевозки регулируются соответствующими национальными органами и отличаются большим разнообразием. В настоящее время действует единая Конвенция о железнодорожных перевозках в редакции 1980 г., содержащая объективный текст Бернских конвенций о перевозке грузов и пассажиров.

Тарифы на автомобильные перевозки аналогично железнодорожным тарифам регулируются соответствующими национальными органами и отличаются разнообразием в каждой стране. Автомобильные тарифы устанавливаются в расчете за перевозку 1 т груза в зависимости от расстояния и предусматривают определенные надбавки, скидки и штрафы с установленной суммы.

Международные автомобильные сообщения регулируются Конвенцией о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом и Европейским соглашением о международных автомобильных перевозках опасных грузов, вступившими в силу соответственно в 1961 и 1968 гг.

## **II.2. Особенности транспортировки грузов и их влияние на организацию страхования**

Процессу транспортировки присущ ряд особенностей, которые учитываются при организации страховой защиты перевозчики. Во-первых, собственник отдален и, как правило, не контролирует свой имущественный интерес, заключенный в сохранности транспортируемых товаров.

Во-вторых, собственник груза передает ответственность за сохранность своей собственности перевозчику, который в рамках установленных отечественных и международных норм принимает на себя ответственность за перевозимый груз.

В-третьих, слабая предсказуемость конкретных опасностей в пути следования из-за их разнообразия, что в свою очередь порождает систему требований к квалификации осуществляющих ее перевозчиков и транспортных средств, свойствам транспортной тары.

В-четвертых, катастрофический характер вероятных ущербов, так как возможен полный крах самой транспортировки из-за совместной гибели транспортного средства, груза, пассажиров (лиц, сопровождающих груз и осуществляющих охрану), экипажа.

В-пятых, неопределенность информации о текущем состоянии перевозимого груза и транспортного средства.

В-шестых, участие в процессе транспортировки транспортных посредников – организаций, обеспечивающих перевозку (прием, оформление, хранение, таможенные процедуры), которые вносят дополнительные риски.

Названные особенности учитываются при организации системы страховой защиты имущественных и личных интересов всех участников транспортировки груза соразмерно их интересам и ответственности.

Поэтому система страховой защиты транспортировки, кроме непосредственного страхования грузов, включает сопутствующие виды страхования.

Для владельца (оператора) транспортных средств:

- страхование имущественных интересов владельцев транспортных средств (каска);
- страхование жизни и здоровья экипажа транспортного средства (водителей) от несчастного случая;
- страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства перед третьими лицами

Для перевозчика (экспедитора):

- страхование ответственности перевозчика за сохранность принятого к перевозке груза;
- страхование ответственности перевозчика перед третьими лицами за вред, который может быть причинен при транспортировке.

Кроме того, важно отметить, что наличие Полиса по страхованию ответственности у перевозчика или посредника является одним из важных условий, влияющих на стоимость страхования грузов.

Таким образом страхование грузов – это защита от различных убытков, связанных с грузом, являющимся предметом купли-продажи по внешнеторговому договору. При возникновении ущерба в результате гибели, повреждения и иного неблагоприятного воздействия на застрахованное имущество он компенсируется в виде определенной суммы, называемой страховым возмещением. Данный вид страхования первоначально может быть осуществлен исключительно участниками контракта.

Цель страхования грузов – это создание условий гарантированной компенсации финансовых убытков, возникающих в процессе транспортировки вследствие гибели, уничтожения или повреждения груза в результате обстоятельств, не зависящих от его владельца.

Рассмотрим подробнее, от каких же случайностей защищает страхование грузов, и классифицируем возможные риски при транспортировке. При этом максимально используем существующую в практике страхования терминологию.

В зависимости от причины или источника опасности выделяют следующие категории рисков:

Во-первых, это – стихийные бедствия и природные катаклизмы.

Во-вторых, результат деятельности человека.

При этом среди причин выделяют: вынужденные или непреднамеренные действия лиц, осуществляющих и обеспечивающих транспортировку груза, в т.ч. подготовку транспортного средства к перевозке; пожертвование грузом при общей аварии или выбрасывание его за борт с целью спасения транспорта, выгрузки на месте бедствия; пожара, взрыва; ошибки при подготовке транспортного средства к перевозке, попадание морской (из водоемов) воды в место хранения груза, недопоставка (недоставка) груза; преднамеренные действия третьих лиц (кража насильственным способом или кража со взломом, пиратское нападение, намеренное повреждение или уничтожение груза.

К последней категории зачастую относят аварии или крушения транспортных средств, которые фактически могут быть следствием как стихийных бедствий, так и действий третьих лиц (сход с рельсов, опрокидывание транспортного средства, столкновение с внешним объектом, посадка на мель судна, выброс на берег).

В международной торговле при всем многообразии ее форм выработаны основные условия торговли теми или иными товарами и соответствующие им проформы торговых контрактов. В этих проформах предусматриваются механизм образования цены товара и действия, принимаемые на себя сторонами в этой сделке. Одной из особенностей является распределение всех терминов на четыре категории путем

использования первой буквы в качестве индикатора соответствующей группы, к которой относится данный термин (табл. 12).

**Таблица 12.<sup>1</sup>**

**Группировка торговых терминов в «Инкотермс»**

<b>Группа E</b> Отгрузка	EXW	С завода
<b>Группа F</b> Основная перевозка не оплачена	FCA FAS FOB	Франко-перевозчик ФАС/Свободно вдоль борта судна ФОБ/Свободно на борту
<b>Группа C</b> Основная перевозка оплачена	CFR CIF CPT CIP	Стоимость и фрахт СИФ/Стоимость, страхование и фрахт Перевозка оплачена до Перевозка и страхование оплачены до
<b>Группа D</b> Прибытие	DAF DES DEQ DDU DDP	Поставка на границе Поставка с судна Поставка с причала Поставка без оплаты пошлин Поставка с оплатой пошлин

Наиболее распространены четыре основных/ типа торговых сделок, обозначаемых аббревиатурами: СИФ, КАФ, ФОБ и ФАС.

Таким образом, в «Инкотермс» отражены обязанности продавца и покупателя по десяти основным вопросам (табл. 13).

Договор морского страхования грузов заключается на основании письменного заявления страхователя, в котором должны быть указаны: точное наименование груза, род упаковки, число мест, масса груза, номера и даты коносаментов или других перевозочных документов; наименование, год постройки, флаг и тоннаж судна; способ размещения груза (в трюме, на

<sup>1</sup> Неруш Ю.М., Лозовой Я.Ю., Шабанов Б.В. Грузовые перевозки и тарифы. – М.: Транспорт, 1989.

палубе, навалом, наливом); пункты отправления, перегрузки и назначения груза; дата отправки судна, страховая сумма груза, условия страхования.

**Таблица 13.<sup>1</sup>**

**Группировка обязательств сторон в «Инкотермс»**

Обязанности продавца		Обязанности покупателя	
A1.	Предоставление товара в соответствии с условиями договора	Б1.	Уплата цены
A2.	Оформление лицензий, разрешений и выполнение иных формальностей	Б2.	Оформление лицензий, разрешений и выполнение иных формальностей
A3.	Оформление договора перевозки и страхования	Б3.	Оформление договора перевозки
A4.	Поставка	Б4.	Принятие поставки
A5.	Переход рисков	Б5.	Переход рисков
A6.	Распределение расходов	Б6.	Распределение расходов
A7.	Извещение покупателя	Б7.	Извещение продавца
A8.	Доказательство поставки, транспортные документы или эквивалентные извещения по электронной связи	Б8.	Доказательство поставки, транспортные документы или эквивалентные извещения по электронной связи
A9.	Проверка, упаковка, маркировка	Б9.	Инспектирование товара
A10.	Другие обязанности	Б10.	Другие обязанности

Все эти данные необходимы для определения соответствия данной перевозки грузов, которые предусматривают для различных грузов определенные требования к упаковке, укладке на судне, к самому судну и т.п.

---

<sup>1</sup> Фомичев В.И.Международная торговля - М.:1998.

Эти группы в той или иной модификации соответствуют стандартным условиям Института лондонских страховщиков, которые именуются: с ответственностью за все риски, с ответственностью за частную аварию; без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения. Им соответствуют разработанные группы тарифных ставок.

Взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая обычны при любом виде страхования. Различие заключается лишь в необходимости выполнения ряда формальностей и предоставления различных по характеру документов в подтверждение наличия страхового случая.

Прежде всего страхователь должен относиться к объекту страхования так, как если бы он был застрахован, и при наступлении страхового случая принять все меры к его спасению и сохранению поврежденного (расходы на эти цели, как сказано выше, возмещаются страховщиком), обеспечить страховщику право регресса к виновной стороне и своевременно известить страховщика о происшествии.

Для получения страхового возмещения страхователь (или выгода приобретатель) обязан документально доказать свой интерес в застрахованном имуществе (например, наличие договора страхования), наличие страхового случая, размер своей претензии по убытку.

В морском страховании для доказательства интереса в застрахованном грузе необходимо представить коносаменты, железнодорожные накладные и другие перевозные документы, фактуры и счета, если по содержанию этих документов страхователь или его представитель имеют право распоряжаться грузами. При страховании фрахта необходимо представление чартеров и коносаментов.

Таким образом, страхование интересов, связанных с грузом при использовании торгового контракта, является более надежной гарантией компенсации возникающих при транспортировке убытков, чем меры, предусмотренные международными соглашениями.

## **ГЛАВА III. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ**

### **III.1. Совершенствование нормативно правовой базы транспортной системы Азербайджанской Республики**

Развитие всемирных экономических отношений государств, представляет собой объективную прогрессивно-демократическую тенденцию, которая способствует их хозяйственно-экономическому сближению, становлению нового международного экономического порядка на основе преимуществ международного разделения труда и сотрудничества между государствами в различных областях, в том числе и в сфере транспорта.

Проблемы развития транспорта, как одной из глобальных проблем современности, решение которой имеет жизненно важное значение, особенно для новых суверенных государств, включая Азербайджанскую Республику, во многом зависят от реализации положений таких международно-правовых актов, как Устава ООН, заключительный акт Сессии по безопасности и сотрудничеству в Европе, в котором, наряду с прочим, подчеркивалось, что улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества между государствами.

Завершился срок исполнения Государственной программы **"Социально-экономического развития регионов Азербайджанской Республики в 2009-2013 годах"**, плана мероприятий **"По усовершенствованию транспортной системы в городе Баку"** и других программ, охватывающих вопросы транспорта, готовятся предложения для очередных лет.

**За 2008-2013 гг. всеми видами транспорта перевезено 688 миллионов тонн грузов, 7,1 миллиарда пассажиров. Среднегодовой темп**

роста грузовых и пассажироперевозок составил соответственно 5,1 и 7,1 процента.

**Общий объем инвестиций, направленных на транспортно-дорожный комплекс, составив 7,3 миллиарда манатов, по сравнению с предыдущим пятилетним периодом увеличился в 10 раз.**

В Азербайджане проделана большая работа по **строительству дорог**, построена большая часть магистральных дорог. Вся эта работа проводится в соответствии с **"Государственной программой по обновлению и развитию сети автомобильных дорог в Азербайджане на 2006-2015 годы"**. Это дороги, отвечающие современным стандартам. На строительство сельских дорог были выделены большие средства. Строительство сельских дорог финансируется из двух источников – из государственного бюджета и резервного фонда Президента.

**За 6 месяцев 2013 года** в республике выполнены основные экономические показатели по транспортно-дорожному комплексу, обеспечена потребность страны и экономики страны в перевозках. По сравнению с соответствующим периодом 2012 года **грузоперевозки** увеличились на 1,8 процента и **составили 105,2 миллиона тонн**, **пассажироперевозки** увеличились на 5,7 процента и **составили 804 миллиона человек**. **Объем инвестиций, направленных за этот период в транспортно-дорожный комплекс, составил 923 миллиона манатов.**

Говоря о работе по созданию сети современных **автомобильных дорог** в стране, следует отметить, что **в 2008-2013 годах построено и отреставрировано 3860 километров дорог**, в том числе 1240 километров республиканского значения, 2620 километров межрайонных и проселочных дорог, на автомобильных дорогах **построено 158 мостов**. На основных магистралях полностью завершены работы по 2-полосным дорогам и в настоящее время продолжают работы по расширению их в 4-полосные.

В 2014 году будут сданы автомобильная дорога Баку - государственная граница с Российской Федерацией, а до 2016 года будут сданы автомобильные дороги Баку – государственная граница до Грузии и Алят-Астара – государственная граница с Ираном.

Для сравнения проведенных работ можно привести несколько цифр. Если до 1990 года **протяженность всех мостов в Азербайджане** составляла 29 тысяч метров, протяженность мостов и узлов, сданных в эксплуатацию только за последние пять лет, **составляет около 20 тысяч метров**. Если сравнить технические параметры этих мостов – количество полос, протяженность и грузоподъемность, то можно представить какие широкомасштабные работы были осуществлены.

В 2008-2013 годы общая протяженность 4-полосных дорог первой технической категории увеличилась на 150 километров и была доведена со 180 километров до 330 километров, протяженность дорог с асфальто-бетонным покрытием увеличилась на 1100 километров и достигла 7678 километров. **До 2015 года протяженность 4-полосных дорог первой технической категории будет доведена до 800 километров.**

Следует также отметить, что правовое регулирование межгосударственных отношений, а также между их физическими и юридическими лицами на различных видах транспорта имеет существенные отличия. Поэтому во всех международно-правовых документах современности и новейшего периода развития государств отмечается целесообразность способствования гармонизации, например, административных и технических правил в отношении безопасности на всех видах транспорта, с учетом национальных особенностей в этой области.

Одна из особенностей характеризующих современное международное транспортное право заключается также в том, что оно использует общие принципы и нормы, структуру и международного публичного и

международного частного права, отдавая в этом смысле большое предпочтение публичному, нежели частному праву. Но как комплексная часть международного права, международное транспортное право состоит из отношений как публично-правового, так и (преимущественно) частноправового характера. Примечательно, что согласно закону Азербайджанской Республики «О транспорте» (ст.26) международное сотрудничество в области транспорта осуществляется на основе межгосударственных, межправительственных, межведомственных договоров, а так же договоров, непосредственно заключенных в соответствии с законодательством транспортными предприятиями и перевозчиками, с иностранными юридическими и физическими лицами. С другой стороны, ярким примером того, что международное транспортное право является комплексной областью может служить и то, что перевозка грузов морским или воздушным путем относится, с одной стороны к морскому или воздушному праву, а с другой стороны, к транспортному праву.<sup>1</sup>

В современную эпоху существует и действует определенная система транспортных конвенций, которая включает в себя следующие виды: а) соглашения об общих принципах и организации международных сообщений, б) соглашения об установлении единых условий перевозок грузов и пассажиров, в) соглашения, направленные на облегчение транспортных связей между государствами (например, по вопросам использования вагонов и контейнеров, облегчения таможенных процедур, налогового режима и др.). Кроме того, транспортные конвенции разрабатываются в рамках деятельности некоторых международных организаций, в первую очередь ООН, в соответствующих специализированных учреждениях ее системы,

---

<sup>1</sup> Закон Азербайджанской Республики «О транспорте», от 11 июня 1999 года. Бюллетень бизнесмена, 1999.

международными транспортными организациями - ИКАО, ИМО и некоторые др.

Необходимо отметить, что переход на рыночную экономику невозможен без коренных правовых реформ во всех областях общественной жизни, в том числе и в области транспорта. Учитывая это, в Азербайджанской Республике и в других новых суверенных государствах принятие законодательства, предусматривающего дать толчок развитию на верной основе политической демократии, либеральной экономики и конкретно, транспорта, имеет приоритетное значение, для успешного решения такой основной экономической задачи, как вхождение в мировой рынок, интегрирование в мировые экономические связи, которая стоит перед всеми постсоветскими государствами, их транспортное законодательства должно основываться на позитивном опыте международного сотрудничества, соответствовать существующим в данной области международным конвенциям и соглашениям. В свете сказанного, принятый 11 июня 1999 года Закон Азербайджанской Республики «О транспорте», а также принятый в июне 2001 года Кодекс Торгового судоходства Азербайджанской Республики заслуживают высокой оценки. Основная цель этих законов состоит в увеличении эффективной деятельности транспортной области в достижении оптимального уровня государственного регулирования и управления. Упомянутые законы, а также прочие нормативно-правовые акты имеют большое значение для претворения в жизнь таких стратегически важных для нашего государства глобальных транспортно-торговых проектов, как ТРАСЕКА и восстановление исторического Великого шелкового пути.

По мнению ученых экономистов, решение сложных и разнообразных проблем современных международных транспортных сообщений и международных перевозок проявляющихся в общественном, хозяйственно-экономическом, правовом и др. аспектах, возможно в

рамках нормативных актов, регулирующих различные вопросы и международного транспортного права и транспортного законодательства нашего государства и его внеэкономической деятельности.

Исходя из вышесказанного, всестороннее исследование договорной политики Азербайджанской Республики в области транспорта, а также анализ законов и прочих нормативно-правовых актов, принятых в рамках национальной имплементации этих договоров, является весьма актуальным.

В Азербайджанской Республике уже осуществляется определенная работа в этом направлении в соответствии с требованиями национального транспортного законодательства на основе принятого в 1999 г. Закона АР «О транспорте» и с учетом действующего законодательства стран-партнеров по международным перевозкам, транспортным коридорам.

Кроме того, Кодекс Торгового судоходства Азербайджанской Республики (22.06.2001 г.) отражает требования основных международных конвенций в области торгового мореплавания, содержит соответствующим правила перевозок морским транспортом для отечественных и иностранных перевозчиков и др. Поэтому выглядит неслучайным тот факт, что в КТС АР получила свое дальнейшее развитие идея о том, что морское судоходство находилось в тесной связи с международной торговлей, обеспечивая ее постоянный рост, а рост мирового производства торговли во все времена играл роль стимулятора увеличения тоннажа морского флота.

Существенным этапом развития современного международного правового регулирования торгового судоходства явилось принятие Конвенции ООН по морскому праву (1982 г.), в которой нашли свое определенное нормативное закрепление такие идеи как то, что современный морской флот необходим для реализации по существу всех прав государств для обеспечению перевозок, так и иных прав по использованию пространств и ресурсов Мирового океана.

Одним из достижений Конвенции 1982 г. в области международного судоходства является то, что в ней были закреплены интересы торгового мореплавания и удалось достигнуть максимально возможного для правовой защиты этих интересов. Это нашло свое выражение в таких положениях, которые, в частности, 1) подтверждали право мирного прохода через территориальное море; 2) ограничивали право прибрежных государств предъявлять в территориальном море национальные требования к проектированию, конструкции оборудованию и комплектованию экипажа иностранных судов; 3) в экономических зонах, как и в других частях открытого моря, находящихся за пределами, сохранена свобода судоходства; 4) устанавливали важные гарантии для защиты интересов судоходства, в частности при осуществлении прибрежными государствами юрисдикции в целях защиты и сохранения морской среды, и др.

В настоящее время процесс ратификации Конвенции 1982 г. еще не завершен, поскольку ряд государств продолжают детально рассматривать ее положения. Помимо общей оценки, касающейся приемлемости Конвенции в целом проводилась также работа по изучению ее отдельных положений применительно к различным видам морской деятельности, в частности, к судоходству с целью толкования и выявления их действительного содержания. Тем не менее Конвенция ООН по морскому праву вступила в силу 16 ноября 1994 года. Генеральная Ассамблея ООН (в п. 15 своей резолюции 51/34 от 9 декабря 1996 г.) вновь обратилась с просьбой к Генеральному Секретарю ООН подготовить всеобъемлющий доклад о последствиях ее вступления в силу для документов и программ по всей системе ООН.

Обращает на себя внимание и то, что при всем несовпадении коммерческо-правовых условий перевозок, действующих на отдельных магистральных (международных) видах транспорта, в них можно выделить ряд общих положений. Так, анализ нормативных актов, действующих, в

частности, на морском транспорте, показывает, что можно сформулировать единые и общие для этого вида транспорта положения, касающиеся, в частности, вопросов ответственности по перевозке (транспортировке) грузов. Главными из этих международных нормативных актов за последние десятилетия были и остаются (для морского транспорта) Гаагские (1924 г.) и Висби (1968 г.) правила, закрепленные Брюссельской конвенцией, а также Конвенция ООН о морской перевозке грузов (1987 г. Гамбург), которая была призвана заменить Брюссельскую конвенцию (1924г.) о коносаментах. Определенное значение имеют и соответствующие положения Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов (1980г. Нью Йорк.)

Вопросы развития гражданской авиации для новых суверенных государств, в том числе и для Азербайджанской Республики, в переходный период играют одну из ключевых ролей не только в аспекте собственных, национальных интересов, но и в процессе создания надежных и эффективных международных транспортных соединений для содействия международной и межрегиональной торговли, туризма и взаимовыгодного экономического сотрудничества.

Согласно принципу суверенитета над своим воздушным пространством государство, как правило, устанавливает маршруты или трассы полетов и, если необходимо, запретные зоны для полетов, а также определяет правила радиосвязи и обеспечения безопасности полетов.

Повсеместный порядок такой, что по прибытии иностранного воздушного судна в аэропорт компетентные органы каждого государства вправе производить его досмотр и проверку документов (свидетельство о регистрации, удостоверение о пригодности к полетам, свидетельства о квалификации членов экипажа, списки пассажиров и т.д.).

Так, по законодательству Азербайджанской Республики на иностранные воздушные судна, их экипажи и пассажиров, прибывающих в Азербайджан или отбывающих из него, распространяются определенные

правила (паспортные, таможенные, санитарные, ввоза и вывоза имущества и др.). В частности, п.3 ст.2 Закона Азербайджанской Республики «О транспорте» устанавливает, что «условия перевозки и разгрузки, правила пользования транспортными средствами, обеспечение безопасности движения транспорта, охрана труда, противопожарная безопасность, соблюдение требований технико-технологических, экологических и санитарных норм определяются обязательными для всех участников транспортных отношений нормативно-правовыми актами, регулирующими функционирование соответствующих видов транспорта, а также согласием (заключенными договорами) сторон».

При этом оговорено, что если в международных договорах, поддерживаемых Азербайджанской Республикой, установлены правила, отличающиеся от Правил настоящего Закона, то применяются правила данных договоров (п.4).<sup>1</sup>

Руководствуясь интересами ускорения темпов собственного социально-экономического развития и прогресса активизации современных международных экономических отношений и интеграции в мирохозяйственные связи, взаимовыгодного и равноправного сотрудничества государств, становления нового международного экономического порядка на основе общечеловеческих ценностей и демократии, Азербайджанская Республика присоединилась к целому ряду Международных конвенций по воздушным перевозкам и полетам воздушных судов (и Протоколам к ним): «О возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности» (Рим, 1952 г.; Протокол об изменении Конвенции, Монреаль, 1978 г.); «О борьбе с незаконными актами, направленными против

---

<sup>1</sup> Закон Азербайджанской Республики «О транспорте», от 11 июня 1999 года. Бюллетень бизнесмена, 1999.

безопасности гражданской авиации» (Монреаль, 1971 г.; Протокол 1980 г., Монреаль); «О международном признании прав на воздушные суда» (Женева, 1948 г.); «О борьбе с незаконным захватом воздушных судов» (Гаага, 1970 г.), «О транзите при международных воздушных сообщениях» (Чикаго, 1944 г.), «Для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок» (Варшава, 1929 г.; Протокол о поправках, (Гаага, 1955 г.). Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции (Гвадалахара, 1961 г., Дополнительные протоколы №№ 1, 2, 3, 4, Монреаль, 1975 г.); Протоколы, касающиеся изменений Конвенции о международной гражданской авиации (Монреаль, 1977, 1980, 1984 годов).

Законы о присоединении к указанным документам и их вступлении в силу подписаны 9 ноября 1999 г. Согласно документа ИКАО - SG 1332/92 от 19 ноября 1992 г. о присоединении к конвенции «О международной гражданской авиации» Азербайджанская Республика с 8 ноября стали договаривающимся государством ИКАО.

Что касается краткой истории начала и развития межгосударственных автомобильных сообщений, то она, естественно, связана с появлением автомобиля, и по мере развития и совершенствования автомобильной промышленности росла необходимость принятия, первоначально на региональном (европейском) уровне, международных конвенций. Так, в 1926 г. впервые была принята Парижская международная конвенция об автомобильном движении, а в 1931 г. Женевская международная конвенция по введению единообразия в дорожных знаках и сигналах [10; 18; 107].

Что касается организации международного автомобильного сообщения в Азербайджанской Республике, по аналогии с практикой как в промышленно развитых, так и других новых суверенных государствах, то она возложена на министерство транспорта, который привлекает для выполнения, международных перевозок автотранспорт своих соответствующих предприятий.

Как определено в ст.5 Закона Азербайджанской Республики («О транспорте», 1999 г.) государственное регулирование в этой области осуществляется проведением следующих мероприятий: а) политики правового обеспечения, б) налогообложения, финансирования, оценки инвестиций и в) единой научно-технической политики.

Среди основных задач государственного управления в области транспорта данный закон предписывает, в частности:

- прогнозирование потребностей государственных нужд в грузовых перевозках и другом транспортном обслуживании, организация и координирование деятельности транспортного комплекса по их обеспечению;

- защита в связи с транспортными вопросами экономических интересов государства, законных интересов и прав транспортных предприятий и пользователей транспорта;

- повышение эффективности и конкурентоспособности деятельности национального транспортного комплекса на международном рынке транспортных услуг, привлечение иностранных инвестиций;

- укрепление и развитие взаимовыгодного сотрудничества с зарубежными странами в области транспорта, и др.

Отражение норм, принципов и требований широко признанных международно-правовых документов в этой области - задача, которая успешно решается новейшим азербайджанским законодательством.

В подтверждение этого факта следует сослаться, например, на Закон Азербайджанской Республики (от 29 апреля 1997 г.) «О присоединении к Конвенции о дорожном движении», Закон Азербайджанской Республики (от 03 июля 1998 г.) «О дорожном движении», Закон Азербайджанской Республики (от 22 декабря 1999 г.) «Об автомобильных дорогах» (см. также Указ Президента Азербайджанской Республики о применении данного закона от 10 марта 2000 г.), Закон Азербайджанской Республики (от 16 июня

2000 г.) «О присоединении Европейской Конвенции о международных последствиях лишения права управления автотранспортными средствами» и другие принятые нормативно-юридические документы.

Закон Азербайджанской Республики «Об автомобильных дорогах», установил общие основы правовых и других принципов использования содержания и развития автомобильных дорог в Азербайджане, а также регулирует основные транспортные отношения между субъектами этих отношений.

Среди других нормативных актов в данной области можно привести Закон Азербайджанской Республики «О государственном дорожном фонде» 1995 г, (см. «Бюллетень бизнесмена», №37 (142). Баку. 1997), определившего общие правовые основы создания государственного дорожного фонда для содержания и развития сети автомобильных дорог общего пользования в Азербайджанской Республике; В целях усовершенствования налоговой системы принят «Налоговый Кодекс» Азербайджанской Республики (11 июля 2000 года) и в этой связи Закон «О дорожном фонде» утратил свою юридическую силу, а вопросы дорожного налога нашли свое отражение в главе XV указанного кодекса (ст.209-212). Постановление Кабинета министров Азербайджанской Республики «О порядке выдачи лицензий на перевозку грузов и пассажиров» (от 9 апреля 1998 г. - №72); Правила выдачи специального разрешения (лицензии) на международную и междугороднюю перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом, транспортно-экспедиторским услугам (см. «Бюллетень бизнесмена». Баку. 1998 (вып. 253), и др.

Важным событием для нашего государства присоединение в соответствии с Законами Азербайджанской Республики от 11 февраля 2000 г. (№.N«811, 812 — IQ) к Соглашению «О международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных

средствах, Предназначенных для этих перевозок (СПС)» и к Конвенции «О договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ)».

Таким образом, одним из условий эффективного функционирования автотранспортных систем всех без исключения новых суверенных государств, скорее всего, является сохранение сложившейся договорной системы двусторонних соглашений в области международных автотранспортных перевозок и сообщений с постепенным изменением и совершенствованием существующих законодательно-правовых основ, в том числе, касающихся вопросов налогообложения и таможенных пошлин в направлении либерализации внешнеэкономических отношений, согласующихся с принципами Всемирной Торговой Организации.

## III.2. ТРАСЕКА – программа технического содействия развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия

Специализация государств, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта. Транспортный фактор оказывает влияние на размещение производства, без его учета нельзя достичь рационального размещения производительных сил. При размещении производства учитывается потребность в перевозках, масса исходных материалов готовой продукции, их транспортабельность, обеспеченность транспортными путями, их пропускная способность и т.д.



В зависимости от влияния этих составляющих и размещаются предприятия. Важное значение транспорт имеет и в решение социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой

транспортной системой служит одним из важных факторов привлечения населения и производства, является важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект.

Возрастание особой роли Азербайджана в укреплении взаимоотношений между Востоком и Западом через сотни лет еще раз подтверждает известную истину, что «история повторяется».

Великий Шелковый Путь функционировал с конца II в. до н.э. до XVI в.н.э. По этому пути с Востока на Запад и обратно везли высококачественные ремесленные продукты, изготавливаемые в различных странах от Китая до Испании. Из китайских товаров особенно высоко ценился шелк, производство которого китайцы держали в секрете, поэтому данный путь получил название «шелковый».<sup>1</sup> Этот путь играл большую роль в сближении сотен народов, существенно отличавшихся друг от друга по своим обычаям и обрядам, формам и уровням развития культуры, а также в формировании современной культуры мира.

Учитывая большое значение расширения международных отношений в развитии мировой культуры ЮНЕСКО подготовил программу «Великий Шелковый Путь: диалог культур» на период с конца 80-х годов до 2000 года, которая объединяет научную, культурную и общественную деятельность более 30 крупных стран Евразии. На основе этой программы большая Международная экспедиция, проходя по караванным путям, связанным с «Великим Шелковым Путем» побывала в странах Средней и Центральной Азии, Китае, Монголии, Казахстане, Азербайджане, Крыму, на Украине. По этой программе до настоящего времени, в связи с изучением отдельных проблем «Великого Шелкового Пути» был проведен ряд Международных семинаров.

---

<sup>1</sup> Великий Шелковый Путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра (Сборник статей). Баку. Изд. «Университет Азербайджана», 1998.

В сентябре 1990 года во Владивостоке на международной конференции «Азиатско-Тихоокеанский регион: диалог, мир, сотрудничество» Великий Шелковый Путь неожиданно всплыл из глубин забвения. Тогдашний министр иностранных дел СССР Эдуард Шеварднадзе упомянул проект трансевразийских связей, предложив для его реализации транспортные возможности Советского Союза. Но Союз шел к своему финалу, как и «холодная война», окончание которой сделало эту идею возможной и актуальной. На какое-то время она повисла в воздухе, однако вскоре обзавелась фирменной маркой другого Союза – Европейского.

Современная геополитика, сложившаяся после распада Советского Союза, создает благоприятное условие для возрождения идеи Великого шелкового пути, которая имеет в виду расширение связей во всех сферах жизни между народами мира, что при нынешнем уровне науки и техники значительно обогатит всех народов мира культурными достижениями, снимет напряжение и укрепит доверие в международных отношениях.

Выгодное географическое положение Азербайджана позволяет ему играть важную посредническую роль в этих благородных начинаниях мирового масштаба, стать мостом в связях как между Западом и Востоком, так и между Югом и Севером.

В мае 1993 года на конференции в Брюсселе идею облекли в форму программы технического содействия развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). Участвовавшие в конференции на равных со странами ЕС бывшие республики СССР – государства Закавказья и Центральной Азии – ухватились за эту программу как за стратегически важную.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> см. «Общекавказская» газета № 18 от 5 февраля 1999 г., [www.opentext.org.ge/caucas/18/18-14.htm](http://www.opentext.org.ge/caucas/18/18-14.htm)

Таким образом, реальную основу восстановления Великого Шелкового Пути заложил Европейский Союз. Однако, эта работа, начиная с 1993 года двигалась очень медленно. Но открытие возможностей для широкого использования энергетических ресурсов Каспийского моря и активное вовлечение в это не только прикаспийских стран, но и многих стран Европы, США, Японии и других государств, сделали возможным создание транспортной магистрали. Впервые эту магистраль открыли в 1996 году – Узбекистан, Туркменистан, Азербайджан и Грузия, подписав в туркменском городе Серахсе четырехстороннее соглашение. С того времени по транскавказской транспортной магистрали грузы стали транспортироваться более активно. Можно сказать, что маршрут обследованных магистральных автомобильных дорог в Средней Азии и Закавказье фактически совпадает с древней Караванной дорогой от границ Китая до побережья Черного моря. В современном понимании Азербайджанская Республика находится в створе Центрального коридора, соединяющего Центральную Азию с Европой на древнем Шелковом Пути.

Возрождение шелкового пути на всей его протяженности связывается с усилиями государств, по территории которых он проходит. Подготовка этих участков на всем его протяжении требует соответствия единым международным требованиям: юридическим, правовым, нормативным, техническим и др.

Главной автодорожной магистралью на Шелковом пути в Азербайджанской Республике, соединяющей морской порт г. Баку на Каспийском море с портами г. Батуми и г. Поти на Черном море, является маршрут: Баку-Алят-Кази-Магомед-Евлах-Казах- граница Грузинской Республики протяженностью 503 км. Следует отметить, что на всем протяжении автомагистраль от Баку до границы Грузии проходит по равнинной местности. Нет ни затяжных подъемов, ни спусков. Рельеф и

погодные условия позволяют поддерживать эту дорогу круглый год в рабочем состоянии.

Далее этот маршрут пролегает по территории Грузинской Республики до портов Батуми и Поти на Черном море.

Вышеуказанный маршрут предложен и согласован представителями Среднеазиатских государств на заседании рабочей группы Межгосударственного Совета дорожников СНГ.

31 мая 1996 года Президент Азербайджанской Республики Гейдар Алиев подписал закон о присоединении Азербайджанской Республики к **Европейскому Соглашению и Международных Автомагистралях (СМА)** от 15 ноября 1975 года.

Государства, присоединившиеся к этому соглашению, обязуются выполнять все условия данного Соглашения, в том числе составить схемы международных автомобильных дорог своих стран, представить их на согласование и утверждение Европейской Экономической Комиссии ООН по транспорту; присвоить соответствующую индексацию и нумерацию дорог; подготовить программу поэтапного перевода международных автомобильных дорог в соответствии с требованиями СМА.

Фактически обозначенный новый автодорожный маршрут Е-70, принятый ЕЭК ООН по транспорту для включения в Европейскую систему международных автомагистралей повторяет маршрут древнего Шелкового Пути, трансформированного в современную международную автомагистраль.

Если, в 1995 году по транспортному коридору из центральной Азии через Азербайджан было перевезено 350 тысяч тонн грузов, то в 1996 году эта цифра составила уже 650 тысяч, в 1997 –м- около 2 млн. тонн, а в 1998 году уже 4 млн.тонн.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> см. «Общекавказская» газета № 18 от 5 февраля 1999 г., [www.opentext.org.ge/caucas/18/18-14.htm](http://www.opentext.org.ge/caucas/18/18-14.htm)

За каждую перевезенную через территорию страны тонну грузов в бюджет поступает 15 долларов. Главными странами-пользователями коридора являются Узбекистан и Казахстан, транспортирующие нефть, хлопок, металлы, пиломатериалы, сою, зерно и т.д.

В сентябре 1994 года в Баку был подписан «**Контракт века**» и, таким образом, внимание всего мира вновь обратилось к энергетическим ресурсам стран бассейна Каспийского моря.

Таблица 3.

**Участие стран и компаний в разведке перспективных нефтегазовых структур в Азербайджанской Республике**

<b>№</b>	<b>Страны</b>	<b>Количество компаний</b>	<b>Общий процент участия</b>
1.	Азербайджан	1	37,59
2.	США	9	29,30
3.	Великобритания	4	7,51
4.	Россия	2	5,00
5.	Япония	5	4,69
6.	Франция	2	4,23
7.	Италия	1	2,91
8.	Норвегия	^	2,59
9.	Турция	1	1,63
10.	Саудовская Аравия	1	1,38
11.	Канада	2	1,05
12.	Иран	1	1,05
13.	Германия	1	0,53
14.	Испания	1	0,26
15.	Бельгия	1	0,26
<b>Всего (15 стран)</b>		<b>33</b>	<b>100,0</b>

Таблица 5.

## Распределение долевого участия партнеров «Контракта века»

<b>«Контракт века»</b>  <b>Месторождения :</b> <b>«Азери», «Чьраг»,</b>  <b>«Гюнешли»</b>  <b>Объем запаса:</b> <b>Нефть:</b> <b>650 млн. тонн;</b>  <b>Газ: 150.млрд.куб.м.</b>	SOCAR (Азербайджан)	10
	BP (Великобритания-Норвегия)	17,13
	Amoco (США)	17,01
	LUKoil (Россия)	1,00
	Penzoil (США)	4,82
	Unocal (США)	9,52
	Statoil (Великобритания-Норвегия)	8,56
	Exxon (США)	5,00
	Itochu (Япония)	7,45
	Ramco (Великобритания)	2,08
	Turkish Petroleum (Турция)	6,75
	Delta (Саудовская Аравия)	1,68

Затем 7-8- сентября 1998 года в Азербайджане в Баку была проведена международная конференция совместно с Европейской комиссией (ЕС) о восстановлении Великого Шелкового Пути и реализации программы ТРАСЕКА. На этой конференции присутствовали представители 32 стран и 13 международных организаций. Было принято специальное соглашение по этому вопросу, которое подписали 12 стран (12 стран-участниц программы ТРАСЕКА), и оно реализовывается.

В феврале 2000 года Программа Евросоюза ТРАСЕКА получила статус международной организации. Решение об этом было принято на открывшейся 25 февраля в Тбилиси международной конференции вице-премьеров и министров транспорта 12 стран-участниц программы ТРАСЕКА, в которой также приняли участие и представители высшего руководства ЕС.

Таким образом, большой толчок дало всему этому активное использование энергетических ресурсов Каспийского моря. В этой связи

появилась программа ИНОГЕЙТ Европейского Союза по созданию различных трубопроводов. Сейчас уже в Каспийском море реально большие месторождения нефти и газа – в азербайджанском сектора Каспийского моря, в казахстанском и других секторах Каспия. Уже проложены нефтепроводы Баку-Новороссийск, Баку-Супса к Черному морю, нефтепровод Баку-Тбилиси-Джейхан протяженностью более чем 2 тысячи км (в ноябре 1999 года в Стамбуле было подписано Соглашение о строительстве этого нефтепровода).<sup>1</sup>

### **Действующие трубопроводы**

**Газопровод Баку — Тбилиси — Эрзурум** (Южнокавказский трубопровод) был официально открыт 25 марта 2007 года. По нему предусматривается прокачка газа, добываемого в рамках проекта Шах-Дениз.

**Нефтепровод Баку — Тбилиси — Джейхан** — трубопровод для транспортировки каспийской нефти к турецкому порту Джейхан, расположенному на берегу Средиземного моря. Мощность — 50 миллионов тонн нефти в год, или один миллион баррелей в сутки. Стоимость — 3,6 млрд долларов.

**Нефтепровод Баку — Новороссийск** — трубопровод для транспортировки каспийской нефти к российскому порту Новороссийск, расположенному на берегу Чёрного моря.

---

<sup>1</sup> см. газета «Бакинский рабочий», от 2 февраля 2000 года, № 21 (23698)

### Нефтепровод Баку — Новороссийск



Нефтепровод Баку — Новоросийск один из нескольких трубопроводов идущих из Баку.

Нефтепровод Баку — Супса был пущен в эксплуатацию 17 апреля 1999 года. Трубопровод был построен в рамках контракта на разработку месторождений Азери-Чираг-Гюнешли, его протяжённость составляет 837 километров.<sup>1</sup> Диаметр трубопровода 530 мм.



## Нефтепровод Баку — Супса



Подробная путевая карта нефтепроводов Баку — Супса и Баку — Тбилиси — Джейхан на территории Грузии

### Нефтепровод Баку — Тбилиси — Джейхан

- Нефтепровод Баку — Тбилиси — Джейхан — трубопровод для транспортировки каспийской нефти к турецкому порту Джейхан, расположенному на берегу Средиземного моря. Официальное торжественное открытие всего нефтепровода прошло 13 июля 2006 в Джейхане.

#### *Технические характеристики*

- Протяжённость 1773 километра. Нефтепровод проходит по территории трёх стран — Азербайджана (449 км), Грузии (235 км) и Турции (1059 км).
- Проектная пропускная мощность — 50 миллионов тонн нефти в год, или один миллион баррелей в сутки.
- Объем реально прокачиваемой нефти — 32,8 млн тонн (2008).  
Стоимость — 3,6 млрд долларов.



*Маршрут трубопровода Баку — Тбилиси — Джейхан*

### ***Владельцем нефтепровода***

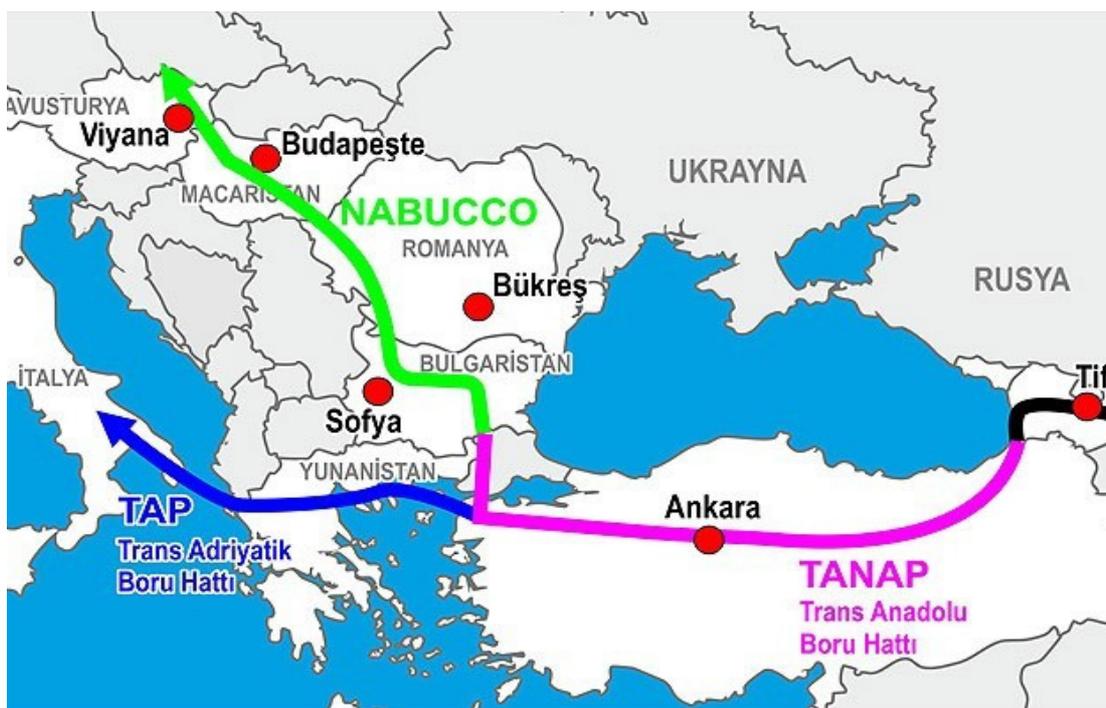
***Баку- Тбилиси-Джейхан является:***

***международный консорциум BTC Co,***

***его акционеры –***

- BP (30,1 %),
- Государственная нефтяная компания Азербайджана (ГНКАР) (25 %),
- Unocal (8,9 %),
- Statoil (8,7 %),
- ТРАО (6,5 %),
- ENI (5 %),
- Itochu (3,4 %),
- ConocoPhillips (2,5 %),
- Inpex (2,5 %),
- Total (5 %)
- Amerada Hess (2,4 %).

## TANAP



Проект **TANAP** (Трансанатолийского газопровода) уже поддерживается международным сообществом и стал международным проектом. Проект TANAP, стоимостью около семи миллиардов долларов, начнет функционировать с добычей газа в рамках проекта "Шахдениз-2".

В настоящее время 20-процентная доля в TANAP принадлежит турецкой **BOTAS**, **SOCAR** (Госнефтекомпания Азербайджана) принадлежат **80 процентов**. Первоначальная пропускная способность трубопровода, как ожидается, составит 16 миллиардов кубометров в год. Около шести миллиардов кубических метров будут доставляться в Турцию, а остальное - в Европу.

### **TAP (Трансадриатический газопровод)**

TAP (Трансадриатический газопровод) является одним из проектов "Южного газового коридора", который призван транспортировать газ из Каспийского региона через Грецию и Албанию и через Адриатическое море на юг Италии и далее в Западную Европу.

В результате реализации *проекта Южного газового коридора* Азербайджан, по прогнозам специалистов, *в течение 100 лет* после этого будет очень важной и незаменимой страной-экспортером газа. Энергетические проекты также будут способствовать привлечению дополнительных инвестиций. По предварительным расчетам, проект "Шахдениз-2" и связанные с ним другие проекты приведут к вложению в Азербайджан новых *инвестиций в размере почти 40 миллиардов долларов*. Разумеется, эти инвестиции окажут позитивное влияние на другие близкие к нефтегазовому сектору отрасли, в том числе на сектор услуг.

- **Nabucco West** предусматривает строительство 1300 км трубопровода (Болгария - 412 км, Румыния - 469 км, Венгрия - 384 км, Австрия - 47 км).



**Nabucco** — проектируемый магистральный газопровод протяженностью 3,3 тыс. км из Туркмении и Азербайджана в страны ЕС, прежде всего Австрию и Германию. Проектная мощность — 26—32 млрд кубометров газа в год. Подготовка проекта ведётся с 2002 года. Строительство планируется начать в 2011 году, а завершить к 2013 году. Предполагаемая стоимость проекта — €7,9 млрд. Название газопровода происходит от оперы Джузеппе Верди «Набукко» (по имени царя Навуходоносора II).

В консорциуме по строительству газопровода участвуют компании:

*OMV Gas GmbH (Австрия),*  
*BOTAŞ (Турция),*  
*Bulgargaz (Болгария),*  
*S.N.T.G.N. Transgaz S.A. (Румыния),*  
*MOL Natural Gas Transmission Company Ltd. (Венгрия).*  
*RWE AG (Германия)*

Все это вместе – транспортировка нефти и газа, грузов евроазиатского континента, конечно, сделает совершенно реальным восстановление Великого Шелкового Пути. Мы находимся в начале этого процесса, и считаю, что это является наиболее актуальной проблемой для евроазиатского континента и всего мирового сообщества. Реализация программы возрождения Шелкового пути позволит независимым государствам Средней Азии и Закавказья интегрироваться в Европейскую и Мировую экономику, науку и культуру. Таким образом, участие Азербайджана в возрождении Шелкового пути может служить одним из материальных предпосылок для процессов глобализации и модернизации.

### **II.3. Перспективы и проблемы развития регионального сотрудничества в транспортной сфере**

Как известно, коридор TRASECA имеет стратегическое значение для стран Европы, Кавказа и Азии, так как способствует развитию экономик стран, увеличению грузоперевозок и налаживанию торговых связей между государствами. Программа развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (TRASECA) предложена Европейским Союзом в 1995 году и скреплена Основным многосторонним соглашением по развитию коридора от 8 сентября 1998 года. К основному многостороннему соглашению по развитию транспортного коридора TRASECA присоединились 12 стран – Азербайджан, Болгария, Грузия, Армения, Румыния, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Турция, Украина, Узбекистан. Активно участвуют в программах TRASECA Туркменистан и Афганистан.<sup>1</sup> За 10 лет с начала реализации программы TRASECA было выполнено 57 проектов (14 из которых инвестиционные) на общую сумму более 110 млн евро. Технические проекты привлекли иностранные инвестиции в размере более 700 млн евро на реконструкцию портов, железных дорог и т.д. В целом в развитие транспортной инфраструктуры стран-членов TRASECA было вложено более \$1 млрд. В результате осуществляемых в соответствии с подписанным «Основным многосторонним соглашением о международном транспорте» (ОМСМТ) мероприятий объем транзитных перевозок по коридору в 2002 году увеличился по сравнению с 1996 годом в 12 раз. ОМСМТ ставит целью углубление регионального сотрудничества по движению товаров и пассажиров по мультимодальному транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия. Около 80% от общего объема перевозок составляют нефть и нефтепродукты, и это имеет устойчивую тенденцию к росту.

---

<sup>1</sup> Ежедневная газета «Деловой Азербайджан», Баку, 2004, № 17.

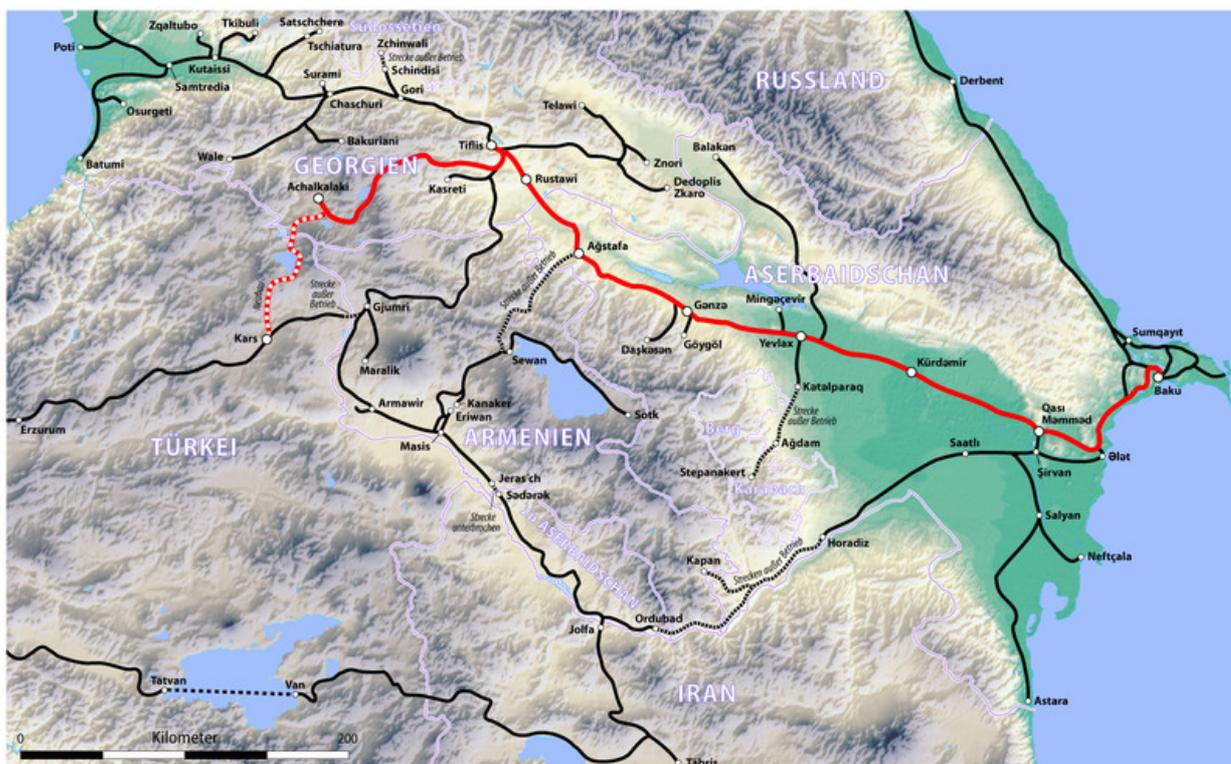
Вместе с тем, не в полной мере используется возможность транзитных перевозок при контейнерных операциях, перевозки грузов в универсальном подвижном составе и т.д. Существуют сдерживающие факторы для развития мультимодальных перевозок и контейнерной логистики и в их числе существующая несогласованность тарифных ставок грузоперевозок, недостаточный уровень координации между службами железных дорог, портов, судоходных компаний и слабая согласованность при обработке документов и применении процедур.

Реализации имеющегося потенциала могло бы способствовать внедрение эффективной организационной структуры с участием всех сторон транспортной цепи, которая поможет создать конкурентную среду, необходимую для эффективного осуществления операционных процедур. Этой структурой может стать, по мнению ряда экономистов, Конференция глав железных дорог, портов и судоходных компаний стран-членов TRASECA. В 2003 году между Международным советом железных дорог и Постоянным секретариатом Межправительственной комиссии (ПС МПК) TRASECA заключен меморандум о взаимопонимании, который предусматривает участие двух сторон в заседаниях, обмен информацией, опытом, экспертами и т.д. В настоящее время комиссия ведет консультации с рядом других международных организаций, в том числе и с финансовыми, на предмет аналогичного сотрудничества и подписания меморандума.

В азербайджанском секторе транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия проведена большая работа по развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры. В современный период наблюдается рост объемов транспортировки нефти и нефтепродуктов по азербайджанскому сегменту коридора.

**Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс** – это проект, имеющий стратегическое значение. Азербайджан, как инициатор этого проекта, взял на

себя большую работу, и сегодня строительство дороги продолжается. С экономической точки зрения этот проект имеет очень большое значение.



Осуществление проекта началось в **2007** году. В его рамках должна быть построена железнодорожная линия от станции Ахалкалаки в Грузии до железнодорожной станции в городе Карс, протяжённостью 105 км, из которых 76 км приходится на долю турецкой, 29 км — грузинской территории. Также определенная реконструкция необходима на участке Ахалкалаки — Тбилиси.

Первоначально стоимость проекта составляла 422 млн долларов, из них 202 млн долларов должны были быть направлены на строительство грузинского участка, 220 млн долларов — турецкого, однако позднее стоимость была пересмотрена в сторону увеличения.

На конец 2008 года общая стоимость проекта по различным оценкам превышает 600 млн.долларов США, расходы взяли на себя поровну Азербайджан, путем предоставления кредита Грузии, и Турция. Азербайджан

по минимальной процентной ставке выделил кредит Грузии на строительство участка от Ахалкалаки к границе с Турцией, за свой же счет Азербайджан проводит реконструкцию участка Марнеули — Ахалкалаки. Для строительства железной дороги Баку-Тбилиси-Карс Азербайджан выделил Грузии кредит в целом в 575 миллионов долларов.

### Технические параметры проекта

<b>Строительство линии Карс – Ахалкалаки (105 км)</b>		
	<b>Турецкая сторона</b>	<b>Грузинская сторона</b>
Протяженность линии	76 (75,9) км	29 (28,9) км
Количество линий	одна	одна
Число железнодорожных полотен	два	два
Вид тяги (вид напряжения, которое принимают электровозы)	Переменный ток	
Максимальная скорость в проекте	120 км/ч	120 км/ч
Расстояние между рельсами	1435 мм	1435 мм
Типы шпал	железобетон	железобетон
Магистральная линия связи	Опτικο-волоконная	Опτικο-волоконная
Протяженность тоннеля	2250 м	—
Количество мостов	12	—
Количество станций	3	1
<b>Реабилитация-реконструкция линии Ахалкалаки-Марабда (160 км)</b>		
Стоимость реабилитации-реконструкции	—	99 млн. долл. США

**Таблица 14.**

### Грузооборот в транспортном секторе, миллион тон-км

	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Всего	18 447	20 277	22 291	23 283	26 534	43 294	78 007
Железнодорожный	6 141	6 980	7 719	7 536	9 628	11 059	10 375

Морской	5 744	6 077	6 555	6 771	7 521	8 043	5 989
Воздушный	76	84	204	315	310	291	204
Скважины	1 643	1 602	1 572	1 696	1 539	15 679	52 305
Нефтепровод	717	648	649	655	624	14 690	50 892
Газопровод	926	954	923	1 041	914	989	1 413
Автомобильный	4 843	5 534	6 241	6 965	7 536	8 222	9 134

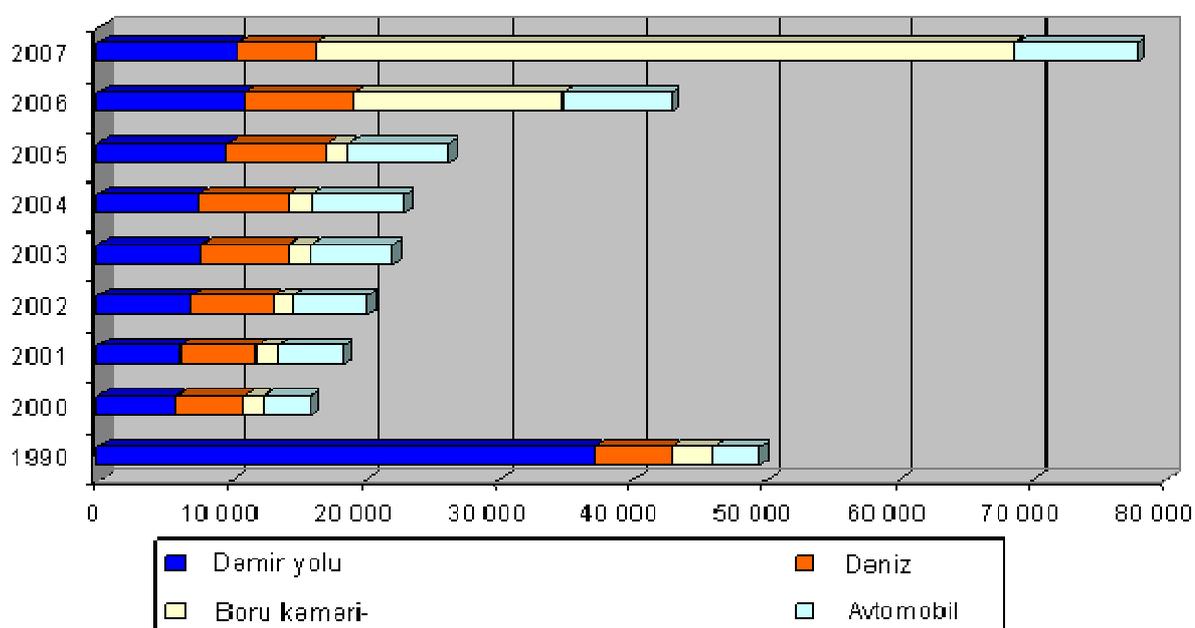


Таблица 15.

**Грузооборот в транспортном секторе, в сравнении с предыдущим годом, в %-х**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Всего	115,7	109,9	109,9	104,5	114,0	163,2	180,2
Железнодорожный	106,4	113,7	110,6	97,6	127,8	114,9	93,8
Морской	110,6	105,8	107,9	103,3	111,1	106,9	74,5
Воздушный	74,5	110,5	2.4 d	154,4	98,4	93,8	70,3
Скважины	119,8	97,5	98,1	107,9	90,7	10.2 d	3.3 d

Нефтепровод	111,0	90,4	100,2	100,9	95,3	23,5 d	3,5 d
Газопровод	127,7	103,0	96,8	112,8	87,8	108,2	142,8
Автомобильный	137,9	114,3	112,8	111,6	108,2	109,1	111,1

По данным Госкомстата, доход Азербайджана от грузоперевозок по TRACECA за январь-сентябрь 2012 года возрос на 19,8% и составил 683,1 млрд манатов (\$139,1 млн). Доход от транзита грузов вырос на 23,5% и составил 423,4 млрд манатов. Объем дохода от пассажироперевозок по TRACECA возрос на 7,2% до 108,6 млрд манатов.<sup>1</sup>

**Таблица 16.**

**Доходы от перевозок пассажиров в транспортном секторе, тыс. манат\***

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всего	143 478	154 515	179 797	215 933	240 367	273 793	357 017
Железнодорожный	6 254	6 859	9 751	14 070	17 282	21 901	26 544
Морской	401	515	455	704	685	731	625
Воздушный	37 494	44 222	60 794	83 282	96 680	113 439	153 614
Автомобиль	94 587	97 291	102 713	111 373	118 724	130 003	167 704
Автобус	68 583	69 501	73 043	79 568	86 314	94 687	121 862
Такси	26 004	27 790	29 670	31 806	32 410	35 316	45 842
Грамвай	57	54	20	-	-	-	-
Троллейбус	133	137	106	54	38	5	-
Метро	4 552	5 436	5 960	6 450	6 958	7 714	8 530

<sup>\*)</sup> фактические цены по перевозкам в соответствующие годы

<sup>1</sup> Данные Госкомстата Азербайджана «Азербайджан в статистических показателях в 2012 г.», Баку, 2013.

Таблица 17.<sup>1</sup>

**Доходы от перевозок пассажиров в транспортном секторе, в сравнение с предыдущим годом, в %-х**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всего	107,7	116,4	120,1	111,3	113,9	130,4
Железнодорожный	109,7	142,2	144,3	122,8	126,7	121,2
Морской	128,4	88,4	154,7	97,3	106,7	85,5
Воздушный	117,9	137,5	137,0	116,1	117,3	135,4
Автомобиль	102,9	105,6	108,4	106,6	109,5	129,0
Автобус	101,3	105,1	108,9	108,5	109,7	128,7
Такси	106,9	106,8	107,2	101,9	109,0	129,8
Трамвай	96,1	36,0	-	-	-	-
Троллейбус	103,3	77,3	50,9	70,4	14,1	-
Метро	119,4	109,6	108,2	107,9	110,9	110,6

Таблица 18.

**Расходы от перевозок пассажиров в транспортном секторе, тыс. манат\***

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Всего	120 199	131 592	153 696	188 770	222 025	259 490	321 586
Железнодорожный	4 482	7 112	8 302	8 862	10 313	11404	13 554
Морской	8 167	10 139	11 952	15 139	15 045	18 489	17430
Воздушный	46 999	59 947	72 578	97 727	123 350	149 689	181 521
Автомобиль	35 357	36 013	38 733	45 830	50 237	54 507	68 134
Автобус	29 821	30 483	32 843	39 587	43 351	46 992	58 646
Такси	5 536	5 529	5 890	6 243	6 886	7 515	9 487
Трамвай	619	530	236	-	-	-	-
Троллейбус	645	717	361	302	510	603	-
Метро	23 930	17 135	21 535	20 910	22 570	24 798	40 947

\*) фактические цены по перевозкам в соответствующие годы

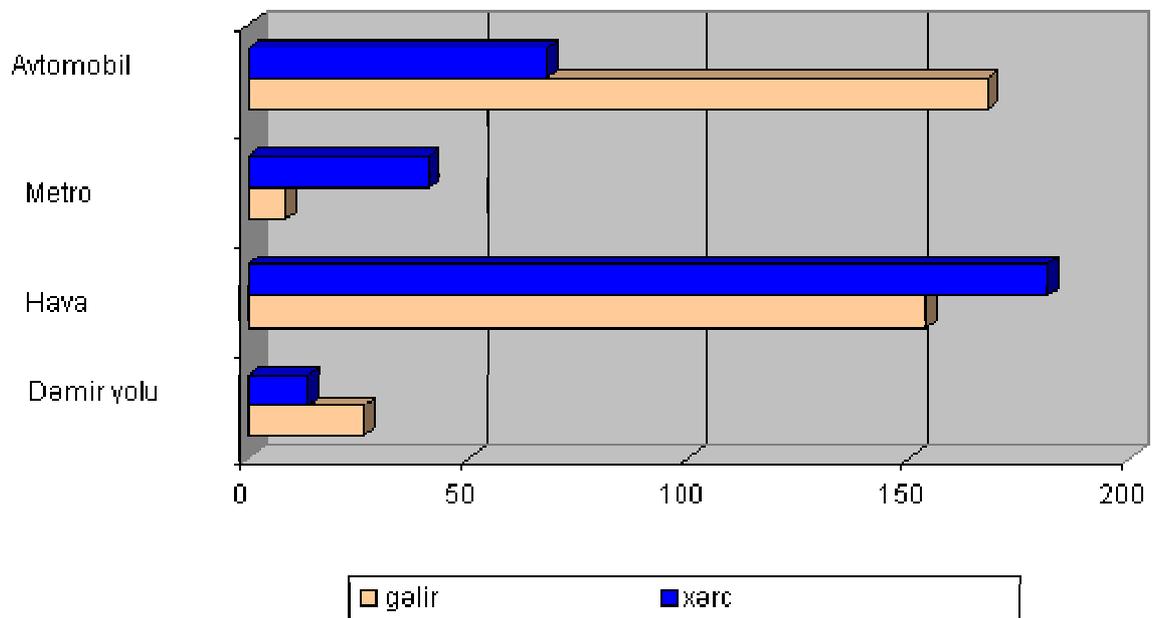
<sup>1</sup> [www.azstat.org](http://www.azstat.org) - The State Statistical Committee AR.

Таблица 19.<sup>1</sup>

**Расходы от перевозок пассажиров в транспортном секторе, в сравнение с предыдущим годом, в %-х**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Всего						
Железнодорожный	109,5	116,8	122,8	117,6	116,9	123,9
Морской	158,7	116,7	106,7	116,4	110,6	118,9
Воздушный	124,1	117,9	126,7	99,4	122,9	94,3
Автомобиль	127,6	121,1	134,7	126,2	121,4	121,3
Автобус	101,9	107,6	118,3	109,6	108,5	125,0
Такси	102,2	107,7	120,5	109,5	108,4	124,8
Трамвай	99,9	106,5	106,0	110,3	109,1	126,2
Троллейбус	85,6	44,5	-	-	-	-
Метро	111,1	50,3	83,7	168,8	118,2	-
Всего	71,6	125,7	97,1	107,9	109,9	165,1

Доходы и расходы от перевозок пассажиров в 2011 году, миллион манат



<sup>1</sup> [www.azstat.org](http://www.azstat.org) - The State Statistical Committee AR.

Таким образом, как считают ряд экономистов, региональное сотрудничество в сфере транспорта из года в год дает все более ощутимые бары, в первую очередь, из стран Южного Кавказа - Азербайджану. Причем наша страна имеет шансы играть в будущем ключевую роль сразу по двум транспортным осям – «Юг-Запад» и «Север-Юг».

В соответствии с трехсторонним российско-ирано-азербайджанским Меморандумом о взаимопонимании от 8 февраля 2011 г., подписанным руководителями железных дорог России, Ирана и Азербайджана, а также членами Правительства Исламской Республики Иран, достигнута договоренность о создании совместного предприятия (СП) на территории России с образованием филиалов в Иране и Азербайджане. Основной целью СП будет подготовка бизнес-плана и последующая реализация проекта строительства новой железнодорожной линии Решт (Иран) – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан), которая станет частью **международного транспортного коридора «Север – Юг»**.



Проект создания коридора Север-Юг разработан международным консорциумом НОСТРАК и российской компанией «Трансконтинентальные линии». В настоящее время активно осваивается транспортный коридор Север-Юг как противовес другому коридору – Юг-Запад, известному как Великий Шелковый путь. При этом несколько увеличивается объем грузопотока на маршруте Севр-Юг, настолько он уменьшается на маршруте Юг-Запад. По прогнозам экономистов, строгая конкуренция между коридорами Севр-Юг и Юг-Запад сохранится и впредь. Более того, она углубится и по той причине, что много стран подключаются к «российско-иранскому коридору» и предпочитают его коридору TRASECA. Так, Таджикистан и Оман в мае 2003 года подтвердили свое намерение участвовать в коридоре Север-Юг. Азербайджан, таким образом, также выражает заинтересованность в присоединении к международному транспортному коридору – «Север-Юг» (железнодорожная ветка, соединяющая Россию через Азербайджан и Иран с Южной Азией. С этой целью Азербайджанская государственная железная дорога (АГЖД) намерена провести реконструкцию участка дороги Астара – граница с Ираном.

Однако, как бы ни выглядело реальным и привлекательным участие нашей страны в проекте «Север-Юг», Азербайджан является сегодня одним из наиболее активных участников проекта TRASECA. Причем именно в рамках этого проекта страна добилась развития своей транспортной инфраструктуры и многократного увеличения доходов от транспортных услуг.

Азербайджан много ожидает от регионального сотрудничества на перспективу, в том числе и в рамках Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЕС). В состав ОЧЕС входят 11 стран: Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Молдова, Россия, Румыния, Турция и Украина. В 2003 году в Баку была принята Декларация по развитию транспортного сотрудничества стран

Черноморского и Каспийского регионов по итогам проходящего в октябре 2003 в Баку заседания Совета министров транспорта стран-участниц Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЕС). Документ предусматривает интеграцию в области транспорта посредством развития международных транспортных коридоров, открытых рыночных принципов экономики и расширения сотрудничества между странами Европы и Евро-Азиатской транспортной системы (TRASECA), а также возможности и перспективы путей интеграции ОЧЕС и Программы TRASECA (транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия). Азербайджанской стороной в плане сотрудничества разработан план действий на следующие 2 года. Этот план действий включает в себя такие вопросы, как формирование общего транспортного пространства, унификация тарифов, упрощение таможенных и пограничных процедур, формирование Черноморского транспортного кольца, разработка конкретных проектов в области транспорта.

## ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Современная геополитика, сложившаяся после распада Советского Союза, создала благоприятные условия для возрождения идеи Великого Шелкового пути, которая имеет в виду расширение транспортных связей во всех сферах жизни между народами мира, что при нынешнем уровне науки и техники значительно обогатит всех народов мира культурными достижениями, снимет напряжение и укрепит доверие в международных отношениях. Выгодное географическое положение Азербайджана позволяет ему играть важную посредническую роль в этих проектах мирового масштаба, стать мостом в связях как между Западом и Востоком, так и между Югом и Севером.

Развитие транспортного комплекса Азербайджанской Республики в его взаимодействии с внешнеэкономическим комплексом предполагается по следующим направлениям:

- рост конкурентоспособности отечественных перевозчиков на мировом транспортном рынке, в первую очередь, на рынке перевозок национальных экспортно-импортных грузов;

- использование преимуществ географического и геополитического положения Азербайджана для организации транзитных транспортных коридоров;

- создание прямых транспортных путей для транспортировки отечественного сырья на мировой рынок с целью уменьшения расходов на транзит и избежания других осложнений экономического и неэкономического характера.

Как известно, программа развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (TRASECA) имеет стратегическое значение для стран Европы, Кавказа и Азии, так как способствует развитию экономик стран, увеличению грузоперевозок и налаживанию торговых связей между государствами. В

азербайджанском секторе транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия проведена большая работа по развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры. В современный период наблюдается рост объемов транспортировки нефти и нефтепродуктов по азербайджанскому сегменту коридора.

В целом, проанализировав вышеизложенный материал, можно подвести следующие выводы и предложения:

1. Азербайджан имеет широко развитую транспортную инфраструктуру (морской, воздушный, железнодорожный и автодорожный транспорт, а также метрополитен). Однако эта инфраструктура большей частью испытывает необходимость в реконструкции и техперевооружении существующих транспортных коммуникаций. К этому следует отнести третий Бакинский морской порт, который занимает важную позицию на Каспийском море, а также в судоходстве Черного моря. С начала внедрения проектов развития энергетических ресурсов в Азербайджане, Казахстане и Туркмении и соответствующей активизацией морского транспорта, создается необходимость в быстрой реконструкции и расширении порта с привлечением иностранных инвестиций.

2. Развитие внешнеэкономических связей Азербайджана требует также расширение сети международных воздушных сообщений. Для решения реализации программы «Воздушный транспорт», в том числе расширения аэровокзалов, строительства грузового терминала, управления и обновления парка самолетов необходимы инвестиции. Возрастание потребностей в авиалиниях, связанных с ростом развития внешнеэкономических связей, ограниченностью временных сроков и финансовых средств приводит к тому, что республика не в состоянии завершить этот проект собственными силами, при этом создается необходимость в привлечение иностранных инвестиций.

3. В Азербайджане пока не применяются многие общепринятые в мировой практике протекционистские методы в отношении национальных

перевозчиков, действующие в условиях либерализации внешней торговли. При прочих равных условиях отечественный перевозчик проигрывает иностранному конкуренту из-за более высоких налогов и более длительных административных и таможенных процедур.

4. В стране не в полной мере используется возможность транзитных перевозок при контейнерных операциях, перевозки грузов в универсальном подвижном составе и т.д. Существуют сдерживающие факторы для развития мультимодальных перевозок и контейнерной логистики и в их числе существующая несогласованность тарифных ставок грузоперевозок, недостаточный уровень координации между службами железных дорог, портов, судоходных компаний и слабая согласованность при обработке документов и применении процедур.

Реализации имеющегося потенциала могло бы способствовать внедрение эффективной организационной структуры с участием всех сторон транспортной цепи, которая поможет создать конкурентную среду, необходимую для эффективного осуществления операционных процедур.

5. Как показал анализ изученного материала, основным направлением логистики в сфере перевозок является маршрутизация. В этой области наметились три направления: совершенствование имеющихся алгоритмов, разработка новых экономико-математических моделей, которые лучше бы отражали продвижение материалопотока, слияние моделей маршрутизации с моделями других функций логистики, такими, как управление запасами.

Разработка объединенных моделей нескольких логистических функций может стать ключевой возможностью. До настоящего времени гораздо больше внимания уделялось отдельным функциям - размещению, выбору транспорта, запасам, производству, маркетингу, маршрутизации транспортного средства, чем попытке объединить эти модели и проанализировать компромиссы.

6. Как считают ряд экономистов, региональное сотрудничество в сфере транспорта из года в год дает все более ощутимые бары, в первую очередь, из стран Южного Кавказа – Азербайджану. Поэтому наша страна имеет шансы играть в будущем ключевую роль сразу по двум транспортным осям – «Юг-Запад» и «Север-Юг». В настоящее время активно осваивается транспортный коридор Север-Юг как противовес другому коридору – Юг-Запад, известному как Великий Шелковый путь.

Однако, как бы ни выглядело реальным и привлекательным участие нашей страны в проекте «Север-Юг», считаем что, Азербайджан является сегодня одним из наиболее активных участников проекта TRASECA. Причем именно в рамках этого проекта страна добилась развития своей транспортной инфраструктуры и многократного увеличения доходов от транспортных услуг.

7. Основные риски в международной торговле связаны с транспортировкой товаров, поэтому транспортное страхование в рыночных условиях имеет особо важное значение. Современная внешняя торговля и транспортные перевозки не могут обходиться без страхования. Поэтому отдельного рассмотрения заслуживают пути возможного развития страхования грузов в Азербайджанской Республике, обладающей одним из наиболее перспективных рынков страхования грузов благодаря своему географическому расположению, исторической роли в качестве транзитной зоны и большого потенциала в свете развития экономики в целом. Большую роль в этом способно сыграть внедрение прогрессивных методов тарификации, учета документации, разрешения претензий и, наконец, стратегии продаж непосредственно в страхование грузов, а также в прочие виды страхования.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Азербайджан. От кризиса к стабильному развитию. Региональные исследования Всемирного банка. Всемирный Банк. Вашингтон, Округ Колумбия, 2002.
2. Афанасьев В.Г. Международный воздушный транспорт: экономика, политика, внешнеэкономические связи. – М.: Международные отношения, 2002.
3. Байков Н., Белмельницына Г. Тенденции развития зарубежной энергетики // Мировая экономика и международные отношения, №4, 2007.
4. Великий Шелковый Путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра (Сборник статей). Баку. Изд. «Университет Азербайджана», 1998.
5. Внешнеэкономическая деятельность: Учебник для студ. учреждений сред. проф. Образования. под. редакцией Б.М. Смитиенко, В.К. Поспелова.- 3-е изд., стер.- М.: Издательский центр «Академия», 2006.
6. Международные экономические отношения: учебник для студентов вузов / Под редакцией В.Е. Рыбалкина. – 6-е изд., переработано и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2006.
7. Могилевкин И.М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях. М.: Наука, 1992.
8. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учебник для вузов. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 2007.
9. Неруш Ю.М., Лозовой Я.Ю., Шабанов Б.В. Грузовые перевозки и тарифы. – М.: Транспорт, 2009.
10. Ч. Аббасов «Экономика Азербайджана на путях глобализации: предпосылки и последствия», Баку, 2006.
11. Фомичев В.И. Международная торговля: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2008.

12. Закон Азербайджанской Республики «О транспорте», от 11 июня 1999 года. Бюллетень бизнесмена, 1999.
13. Закон Азербайджанской Республики «О страховании», от 5 января 1993 года. Бюллетень бизнесмена, 1993.
14. Данные Госкомстата Азербайджана «Азербайджан в статистических показателях в 2000 г.», Баку, 2000.
15. Еженедельная газета «Деловой Азербайджан», Баку, 2004, № 17.

### **РЕСУРСЫ ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИЗ ИНТЕРНЕТА:**

1. [www.regnum.ru/news/azeri](http://www.regnum.ru/news/azeri) - новости Азербайджана;
2. [www.azerbaijan.az](http://www.azerbaijan.az) – сайт Азербайджанской Республики, созданный Фондом Гейдара Алиева;
3. [www.azstat.org](http://www.azstat.org) - The State Statistical Committee;
4. [www.day.az](http://www.day.az) – информационный сайт Азербайджана;
5. [www.1news.az](http://www.1news.az) – сайт новостей Азербайджана;
6. [www.ereport.ru](http://www.ereport.ru) - обзорная информация по экономике;
7. [www.wto.org](http://www.wto.org) – официальный сайт ВТО;
8. [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org) – официальный сайт ВБ;
9. [www.legal.az](http://www.legal.az) – информационный юридический портал Азербайджана;
10. [www.bicusa.org](http://www.bicusa.org) – Bank Information Center.
11. [www.opentext.org/ge/caucas/18/18-14.htm](http://www.opentext.org/ge/caucas/18/18-14.htm)
12. [www.azstat.org](http://www.azstat.org) - The State Statistical Committee AR.

## XÜLASƏ

Nəqliyyat seqmentləri üzrə xidmətlər bazarının formalaşması xüsusiyyətləri və inkişafı problemləri haqqında bir sıra mühüm nəzəri-konseptual və praktiki məsələlər dünyanın məşhur alimləri və beynəlxalq nəqliyyat təsisatlarının ekspertləri, eləcə də yerli və xarici dövri mətbuatda çoxsaylı sahəvi mütəxəssislər tərəfindən müntəzəm olaraq işıqlandırılmışdır.

Aparılmış tədqiqatın əsas məqsədi ölkəmizdə təsərrüfat proseslərinin obyektiv şərtlərinin transformasiyası və sərbəst bazar münasibətlərinin formalaşması şəraitində müvafiq nəzəri-metodoloji əsaslar və ödkədəki mövcud vəziyyət nəzərə alınmaqla, bir sıra qabaqcıl, həmçinin bəzi keçid iqtisadiyyatlı ölkələrin nəqliyyat seqmentləri üzrə müşahidə edilən iqtisadi münasibətlərin, nəqliyyat növləri üzrə müxtəlif bazarlarda konyunktur tendensiyaların araşdırılması əsnasında Azərbaycan Respublikasında milli NXB-nin, eləcə də ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə inkişaf perspektivlərinin və yollarının müəyyənləşdirilməsindən və bu istiqamətdə konseptual təkliflər toplusunun işlənilib hazırlanmasını təmin etməkdir.

Tədqiq nəticəsində müəyyən edilmiş iqtisadi yanaşmanın, çıxarılmış nəticələrin və təbliğ olunmuş təkliflər məcmusunun faydası, onların Azərbaycan Respublikasında NXB-nin formalaşması xüsusiyyətləri və inkişafı problemlərinin müəyyənləşdirilməsinin elmi-nəzəri, metodoloji və təcrübi məsələlərin həllinə yönəlməsi ilə izah olunur.

Dissertasiya işi girişdən, üç fəsil, nəticə və təkliflərdən, istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından təşkil olunub.

## **Agayeva Esmira**

### **RESUME**

Republic of Azerbaijan sees its aim in developing competitive and integrated transport system taking into consideration its geographical position and the general line of our transport policy, i.e. stimulating international transit transportation.

Being one of the tools for reaching social, economic, political and other goals of the Azerbaijan government, Transport Service Markets (TSM) at the same time is an important prerequisite for normal activity and operation of the society along with other infrastructure fields. Continuous development of the TSM plays important role in improvement of the integrity of economic activity, free turnover of rendered services and manufactured products, national security and living standards and conditions of the population. Development of transport services of markets opportunities in our country and the new regional transport infrastructure are the main priorities of transport policy in Azerbaijan. From this point of view dissertational work of the author on a theme «The features of formation and the development of problems in the Azerbaijan Republic transport service markets» can be estimated as one of correct ways in achievement of those or other purposes.

1-st section refers to «Formation of the market in transport services in present period and scientific-methodological bases of development». Here the market of transport services as a component of a market infrastructure is investigated, and also the analysis of the international experience in other countries development and formation to the TSM is made, and also methodical properties and its developments in the countries with passing economy are developed.

2-nd section refers to «Formation of properties in the market of transport services in Azerbaijan Republic and the analysis of its modernized condition». Here the analytical, analysis that the modernized position of national transport sector is

made, investigated as an originality of formation to the TSM in our country, and also opened the importance of rational use of transit potential of Azerbaijan.

3-rd section refers to «Prospects of development and a way forward for the market transport services in Azerbaijan». In this section directions of development of transport sector in the country are investigated all and the basic duties of a state policy in this areas are studied.

In the end of the dissertation results of research about «The features of formation and the development of problems in the Azerbaijan Republic transport service markets» will be generalized and in this collection expedient offers which introduction really soon are given as possible.

## РЕФЕРАТ

Исследование и научное обоснование с теоретической и практической точки зрения проблем и перспективных направлений развития транспортной системы в условиях глобализации хозяйственной деятельности является актуальной проблемой. Для стран, осуществивших переход от замкнутых национальных хозяйств к экономике открытого типа, обращенной к внешнему миру, таких как Азербайджан, такие исследования являются особенно актуальными.

Исследуя развитие транспортных услуг как на мировом рынке, так и в Азербайджане в условиях современной экономической интеграции данная диссертационная работа затрагивает актуальные проблемы и перспективы развития транспортной системы нашей страны.

В условиях формирования рыночных отношений актуальность проблемы совершенствования транспортной системы Азербайджанской Республики непрерывно возрастает, поскольку транспорт — важная составная часть мировой экономики, так как является материальным носителем между государствами. Специализация государств, их комплексное развитие невозможны без системы транспорта.

Проблемы развития транспорта, как одной из глобальных проблем современности, решение которой имеет жизненно важное значение, особенно для новых суверенных государств, включая Азербайджанскую Республику, во многом зависят от реализации положений таких международно-правовых актов, как Устава ООН, заключительный акт Сопредседания по безопасности и сотрудничеству в Европе, в котором, наряду с

прочим, подчеркивалось, что улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества между государствами.

Сегодня Азербайджан располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт. Каждый из этих видов транспорта представляет собой совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих нормальную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства.

Участие Азербайджана в возрождении Шелкового пути служит одним из материальных предпосылок для процессов глобализации и модернизации. Транспортировка нефти и газа, грузов евроазиатского континента, конечно, делает совершенно реальным восстановление Великого Шелкового пути. Мы находимся в начале этого процесса, и считаю, что это является наиболее актуальной проблемой для евроазиатского континента и всего мирового сообщества. Реализация программы возрождения Шелкового пути позволит независимым государствам Средней Азии и Закавказья интегрироваться в Европейскую и Мировую экономику, науку и культуру.

Большой толчок развитию транспортной системы республики дало активное использование энергетических ресурсов Каспийского моря. В этой связи появилась программа ИНОГЕЙТ Европейского Союза по созданию различных трубопроводов. Сейчас уже в Каспийском море реально большие месторождения нефти и газа – в азербайджанском сектора Каспийского моря, в казахстанском и других секторах Каспия. Уже проложены нефтепроводы Баку-Новороссийск и Баку-Супса к Черному морю, реализована программа сооружения нефтепровода Баку-Тбилиси-Джейхан протяженностью более чем 2 тысячи км.

Азербайджан также является одним из наиболее активных участников проекта TRACECA. Причем именно в рамках этого проекта страна добилась

развития своей транспортной инфраструктуры и многократного увеличения доходов от транспортных услуг.

Транспортные компании и организации – одна из главных движущих сил современного международного рынка.

В зависимости от стратегии и задач компании осуществляется выбор транспорта для доставки продукции. При этом учитываются размещение производства, технико-экономические особенности различных видов транспорта, определяющие сферы их рационального использования.

На разработку этих задач необходимо ориентировать развитие международной кооперации, привлекаемый иностранный капитал и получаемые извне кредиты. Все это будет способствовать социально-экономическому развитию республики, ее интеграции в мировую экономическую систему.

**Научная новизна** представлена следующими положениями и выводами:

- установлены объективные причины сохранения и развития транспортных связей Азербайджана с бывшими республиками СССР, учитывая многолетние производственно-технологические связи и роль этих связей в экономической интеграции в рамках СНГ. Показан поэтапный, разноуровневый и разноскоростной характер интеграционного процесса на постсоветском пространстве с первоочерёдным развитием торговых отношений государств-членов на базе имеющейся транспортной инфраструктуры и материально-технической базы;
- определены возможности для расширения использования транзитного потенциала Азербайджана путем реализации программ по развитию международных транспортных коридоров; раскрыты преимущества участия Азербайджана в нескольких направлениях развития интеграции и первоочерёдности торгово-экономической интеграции на пространстве

СНГ, которая способствует эффективному использованию уникального транзитного потенциала Азербайджана;

- выявлены основные риски в международной торговле связанные с транспортировкой товаров, поэтому транспортное страхование в рыночных условиях имеет особо важное значение. Современная внешняя торговля и транспортные перевозки не могут обходиться без страхования. Поэтому отдельно рассмотрены пути возможного развития страхования грузов в Азербайджанской Республике;
- показано региональное сотрудничество в сфере транспорта, которое из года в год дает все более ощутимые бары, в первую очередь, из стран Южного Кавказа – Азербайджану. Поэтому наша страна имеет шансы играть в будущем ключевую роль сразу по двум транспортным осям – «Юг-Запад» и «Север-Юг». В настоящее время активно осваивается транспортный коридор Север-Юг как противовес другому коридору – Юг-Запад, известному как Великий Шелковый путь.

В работе выявлены проблемы и объективные основы развития транспортных связей Азербайджана со странами СНГ, проанализированы существующие аспекты и проблемы, касающиеся создания прямых транспортных путей для транспортировки отечественного сырья на мировой рынок с целью уменьшения расходов на транзит и избежания других осложнений экономического и неэкономического характера.

## ОТЗЫВ

на диссертационную работу магистра Агаевой Эмиры Боюкага кызы группы № 101 RM Q , III курса факультета «Международные экономические отношения» АГЭУ по теме: «Транспортные услуги на мировом рынке».

Поставив цель интегрироваться в мировое хозяйство, признавая необходимость следования идеалам открытой экономики, нельзя не признать актуальность роли транспорта в развитии и успешной международной деятельности страны.

Сегодня Азербайджан располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт. Каждый из этих видов транспорта представляет собой совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих нормальную и эффективную работу всех отраслей народного хозяйства.

Азербайджан также является одним из наиболее активных участников проекта TRACECA. Причем именно в рамках этого проекта страна добилась развития своей транспортной инфраструктуры и многократного увеличения доходов от транспортных услуг.

Транспортные компании и организации – одна из главных движущих сил современного международного рынка. При осуществлении международных экономических связей транспорт обеспечивает перемещение

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

В зависимости от стратегии и задач компании осуществляется выбор транспорта для доставки продукции. При этом учитываются размещение производства, технико-экономические особенности различных видов транспорта, определяющие сферы их рационального использования.

Задача данной диссертационной работы, поставленная студентом, заключается в проведение обобщенного анализа особенностей транспортной системы Республики и ее международного регулирования.

Сказывается и новизна проблемы в условиях рынка. Поэтому, в данной диссертационной работе акцентируется внимание на основных понятиях, используемых в теории и практике управления транспортными процессами.

Именно в изучение этих вопросов состоит цель диссертационной работы. В целях полного раскрытия сущности темы, автор разбил ее на введение, три главы, выводы и предложения. Заключение вытекает из содержания всей работы, заслуживает внимания и рекомендуется допустить к защите.

**доц. кафедры «Международная  
торговля и таможенное дело»**

**М.М. Гасанзаде**

## ОТЗЫВ

на диссертационную работу магистра Агаевой Эмиры Боюкага кызы группы № 101 RM Q , III курса факультета «Международные экономические отношения» АГЭУ по теме: «Транспортные услуги на мировом рынке».

Участие Азербайджана в возрождении Шелкового пути служит одним из материальных предпосылок для процессов глобализации и модернизации. Транспортировка нефти и газа, грузов евроазиатского континента, конечно, делает совершенно реальным восстановление Великого Шелкового пути. Мы находимся в начале этого процесса, и считаю, что это является наиболее актуальной проблемой для евроазиатского континента и всего мирового сообщества. Реализация программы возрождения Шелкового пути позволит независимым государствам Средней Азии и Закавказья интегрироваться в Европейскую и Мировую экономику, науку и культуру.

Большой толчок развитию транспортной системы республики дало активное использование энергетических ресурсов Каспийского моря. В этой связи появилась программа ИНОГЕЙТ Европейского Союза по созданию различных трубопроводов. Сейчас уже в Каспийском море реально большие месторождения нефти и газа – в азербайджанском сектора Каспийского моря, в казахстанском и других секторах Каспия. Уже проложены нефтепроводы Баку-Новороссийск и Баку-Супса к Черному морю, Баку-Тбилиси-Джейхан протяженностью более чем 2 тысячи км.

Решая транспортные проблемы, необходимо использовать теоретические и методологические достижения в логистической области. Изучение логистики важно с целью применения не только имеющихся достижений, но и выработки своей транспортной стратегии и определения равных ей принципов. В основе логистической модели должны лежать проблемы транспортного процесса, которые включали бы в эту модель реалистические предположения. Перспективной областью логистики считается разработка эффективных методов оптимизации взаимодействия - человек/машина. Такие методы могут одновременно использовать интуицию человека и понимание проблемы и способствовать ЭВМ быстро обрабатывать информацию.

Именно в изучение этих вопросов состоит цель диссертационной работы.

Задача данной диссертационной работы, поставленная студентом, заключается в проведение обобщенного анализа особенностей транспортной системы Республики и ее международного регулирования.

В целях полного раскрытия сущности темы, автор разбил ее на введение, три главы, выводы и предложения.

Введение обосновано сущностью и особенностями транспортной системы страны. Первая и вторая главы включают в себя теоретическую часть. В третьей главе раскрывается процесс страхования транспорта во внешнеэкономической деятельности. Заключение вытекает из содержания всей работы, заслуживает внимания и рекомендуется допустить к защите.

**Заведующий кафедрой «Международная  
торговля и таможенное дело»**

**д.э.н., проф. А.Ш. Шакаралиев**