

торгово-экономических отношений и более значительным - потенциал сотрудничества. С одной стороны, на американском рынке широко представлены доступные и качественные товары китайского производства, которые пользуются большой популярностью у потребителей. С другой стороны, в 2001 году на 2606 увеличилось число американских инвестиционных проектов в Китае, контрактная стоимость которых достигла 7,5 млрд. долларов, а 4,4 млрд. были реализованы. В октябре 2001 года четыре китайские авиакомпании подписали с американской корпорацией "Боинг" соглашение о покупке самолетов стоимостью 1,6 млрд. долларов. Эта американо-китайская сделка стала крупнейшей за последние годы.

В этой связи логичным представляется активное содействие США китайской стороне в процессе подготовки и вступления КНР в ВТО. В конце 1999 г. было подписано двустороннее соглашение об условиях присоединения Китая к ВТО, реализация которого завершилась в декабре 2001 года принятием КНР полноправным членом Всемирной торговой организации.

В двухстороннем сотрудничестве открываются еще более обширные перспективы, реализовать которые можно, в частности, в случае предоставления широкого спектра эффективных услуг средним и малым предприятиям двух стран для активизации их сотрудничества. Американские и китайские компании, особенно малые, нуждаются в получении достоверной информации о рынке и клиентах, обладающих потенциалом для взаимодействия.

Поэтому одним из важных шагов в активизации экономических взаимоотношений было подписание соглашения о сотрудничестве между Китайским комитетом содействия развитию международной торговли /Китайская международная торговая палата/ и Торговой палатой США, которое имело целью содействие развитию средних и малых предприятий после вступления КНР в ВТО. Как известно, Торговая палата США является крупнейшим в мире торговым союзом, в состав которой входит свыше 3 млн. организаций и предприятий в различных областях бизнеса.

В целом же практическое применение действующего в рамках ВТО торгового законодательства в отношении Китая означает снятие ограничений не только для китайского экспорта в США, но и для американского экспорта в Китай.

Шаврук С.В.
БГЭУ (Минск)

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АЛЬЯНСЫ В СФЕРЕ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК – ВАЖНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ КОМПАНИЙ

Увеличение количества международных альянсов в последние годы является своеобразной реакцией авиакомпаний на конкретную экономическую ситуацию.

Как известно, 20-30% всего трафика у основных перевозчиков приходится на рейсы между Северной Америкой и Европой. Быстрая консолидация сферы авиаперевозок в Соединенных Штатах и в Европе, поэтому, вполне объяснима. Посредством создания альянсов, компании пытаются

одновременно ограничить количество не занятых мест в самолетах и справиться с экономическим спадом.

Обычно для заключения альянсов привлекаются специалисты в вопросах маркетинга, а соглашения о сотрудничестве традиционно включают такие программы для часто летающих клиентов, как призовая система накопления налетанных километров, о совместном маркетинге, оказании услуг, логистике и франчайзинге.

Альянсы решают для партнеров действительно стратегические задачи. Они закрепляют присутствие компаний на рынке и консолидируют рыночную позицию во все более обостряющемся конкурентном окружении. При этом 50% альянсов представляют соглашения по совместным программам для часто летающих, 15% включают соглашения по сотрудничеству в сфере питания, подготовке и тренировке пилотов, ремонту и приобретению самолетов.

Самым большим нововведением в последние годы стало создание группировок авиаперевозчиков, т.е. более сложных форм стратегических альянсов, степень сотрудничества внутри которых отличается тенденцией к созданию более близких отношений по всем аспектам авиационного бизнеса от маркетинга до логистики. И чем более низкой является степень регулирования внутри них, тем более эти альянсы трансформируются в единую компанию.

Такие альянсы находятся еще в стадии развития и отличаются друг от друга по степени координации и кооперации, а авиалинии входящие в альянс, могут поддерживать связи с другими авиалиниями.

Основной задачей альянсов в отрасли авиаперевозок является, прежде всего, усиление и расширение присутствия на рынке, посредством предоставления клиентам (пассажирам) возможности беспересадочных перелетов в возможно большее число пунктов назначения. Примерно в 70% альянсов партнеры используют систему совместной продажи билетов, благодаря которой авиоперевозчики-партнеры могут продавать билеты на рейсах друг друга от имени друг друга.

В результате высокой эффективности альянсов, конкуренция среди основных группировок за присоединение к ним новых членов постоянно растет.

К созданию международных альянсов, а не к слиянию или приобретению, как в других отраслях, компании также вынуждают государственные ограничения на иностранное владение акциями авиаперевозчиков, получившие распространение в последнее время.

Международная индустрия авиаперевозок в значительной степени подвергается регулированию, и не только государственному. Среди авиационных компаний широко распространены международные стратегические альянсы, создаваемые с конца 80-х годов XX века и охватывающие различные регионы и авиалинии.

Авиационные компании с удовольствием идут на создание стратегических альянсов, чтобы расширять сферу своей деятельности, сообща преодолевать кризисные периоды в экономическом

развитии и потому, что процесс слияний и приобретений на международном уровне долг, а их положительный результат не гарантирован.

Шаврук И.В.

Совет Республики Национального собрания Республики Беларусь (Минск)

ПРИСОЕДИНЕНИЕ КНР К ВТО И ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ЭКОНОМИКИ

Наблюдатели назвали революционным для всей мировой экономики присоединение к ВТО Китая — государства, входящего в восьмерку ведущих стран по уровню производства и в последние годы демонстрирующего самые высокие темпы роста внутреннего валового продукта.

После получения членства в ВТО организации китайские официальные лица неоднократно заявляли о твердом желании выполнять взятые страной обязательства, соблюдать все правила ВТО.

Китайское общество вступило фактически в период беспрецедентных реформ и перемен: правительственные ведомства, предприятия и рядовые китайцы стремятся адаптироваться к новому статусу страны - члена ВТО.

Политическое руководство Китая ясно понимает, что в условиях экономической глобализации развитие китайской экономики невозможно в отрыве от внешнего мира, а развитие мира нуждается и в Китае.

Вступление в ВТО, предоставляет стране реальные огромные коммерческие возможности для торгово-инвестиционного сотрудничества с деловыми кругами всего мира, и их надо реализовать через совершение прорыва в освоении новых сфер зарубежных инвестиций.

После присоединения к ВТО Китай приступил к разработке законов и нормативных актов, скоординированных с подписанными с ВТО соглашениями и протоколами.

Она включает в себя аннулирование ряда законоположений и регламентаций, разработку и совершенствование соответствующих административно-нормативных актов и правил, интенсивную работу по упорядочению местных нормативных актов и правил, а также иных разработанных на местах директивных документов.

Эта сложная работа ведется во всех 25 министерствах и госкомитетах, подведомственных Госсовету КНР, провинциях, автономных районах и городах центрального подчинения и касается более чем 1150 действующих законов, законоположений, регламентаций и других документов.

Во исполнение этих обязательств Госсовет КНР уже подготовил 25 из 30 административных законодательных актов, часть которых была вновь разработана, часть пересмотрена, также аннулировал 12 актов и отказался от 34 политических документов.

Госкомитет по делам планирования и развития уже объявил об аннулировании 124 актов, касающихся цен на товары, и намерен внести коррективы в 51 подобный акт.