

Государственная Акционерная Железнодорожная Компания

«Ўзбекистон темир йўллари»

Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта

На правах рукописи

УДК 629.4.083

Ходжиев Нодирбек Бахтиёрович

«Формирование грузовых терминалов на узле Навои»

На соискание степени магистра по специальности М 5А521212 «Международные перевозки (железнодорожный транспорт)»

МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ

Научный руководитель:

к.э.н., доцент Абдуллаев Р.Я

Ташкент – 2011 г

Давлат Акциядорлик Темир Йўл Компанияси

«Ўзбекистон темир йўллари»

Тошкент темир йул мухандислари институти

Қулёзма ҳақида

УДК 629.4.083

«Навои узелида юк терминаллари тузиш»

Ходжиев Нодирбек Бахтиёрович

«Халқаро юк ташиш (темир йўл транспорти)»

М 5А521212 Мутахасислик буйича магистер даражаси

МАГИСТЕР ДИССЕРТАЦИЯСИ

Илмий раҳбар:

и.ф.н., доцент. Абдуллаев Р.Я

Тошкент – 2011 й.

Содержание

Введение.....	4
Глава I. Обзор состояния грузоперевозок в транспортном узле «Навои».....	9
1.1.Состояние экономики Навоийского вилоята	9
1.2. Обзор работы грузовых терминалов и существующие технологии их работы.....	20
1.3. Исследование зарубежного опыта по эксплуатации грузовых тер- миналов.....	32
Выводы.	38
Глава II. Анализ работы грузовых терминалов и её совершенствова- нии.....	39
2.1. Динамика и характеристика перерабатываемых грузопотоков.....	39
2.2. Разработка транспортно логистических услуг, реализуемых терми- налом «Навои».....	48
2.3. Общая структура грузового терминала «Навои».....	62
Выводы.....	72
Глава III. Формирование системы грузовых терминалов в транспортно узле Навои.....	73
3.1. Определение потребности в грузопереработке в ЛЦ Навои.....	73
3.2. Распределение грузовых терминалов в транспортном узле «Навои».....	80
3.3 Эффективность сформированный системы грузовых терминалов в транспортном узле «Навои».....	88
Выводы.	94
Заключения.	104
Использованная литература.....	107
Приложения	

Введение

Когда говорят Навоийская область – перед нашим взором предстают образы добрых, трудолюбивых, благородных людей, почитающих имя нашего великого поэта Алишера Навоий, многонациональный народ, занимающийся созидательным трудом.

В 2011 году мы должны продолжить последовательную работу по совершенствованию систем транспорта и логистики, которая обеспечит надежный внутренний и международный транзит грузов по территории Узбекистана. В 2010 году продолжены работы по развитию международных транспортных логистических центров. Через вновь введенный в эксплуатацию в аэропорту города Навои грузовой терминал Международного интермодального центра логистики “Навои” в прошлом году перевезено 50,1 тысячи тонн грузов, или в 3 раза больше, чем в 2009 году. Также необходимо обеспечить дальнейшее развитие Международного центра логистики на базе аэропорта “Навои”, который устойчиво вписался в глобальную сеть международной транспортной логистики. В текущем году НАК “Узбекистон хаво йуллари” необходимо совместно с оператором аэропорта – компанией “Кореан Эйр” продолжить работу над дальнейшим расширением географии полетов, совершенствованием инфраструктуры аэропорта и увеличением числа самолетов для обслуживания растущих объемов грузовых перевозок.¹

Глава государства на заседании Кабинета Министров Республики Узбекистан, посвященном итогам социально-экономического развития страны в 2010 году, важнейшим приоритетам экономической программы на 2011 год, особо отметил необходимость реализации программных мер по достижению намеченных на 2011 год целей, определенных в связи с его объявлением Годом малого бизнеса и частного предпринимательства, включая меры по обес-

¹ Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на заседании правительства по итогам социально-экономического развития страны в 2010 году и важнейшим приоритетам на 2011 год.

печению надежной защиты частной собственности и свободы предпринимательской деятельности, созданию максимально благоприятной деловой среды для развития малого бизнеса и частного предпринимательства, повышению на этой основе занятости и благосостояния населения. Конкретное воплощение этих направлений в жизнь намечается мерами и путями, определенными в постановлении Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2011 года О Государственной программе «Год малого бизнеса и частного предпринимательства».²

На состоявшихся 16 февраля в хокимияте Навоийской области заседаниях Комитета Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан по вопросам бюджета и экономическим реформам рассмотрены результаты изучения исполнения законов, важнейших государственных программ в сфере дальнейшего развития малого бизнеса, частного предпринимательства, локализации производства представительными органами власти Навоийской областей.

2009 году проведена большая работа по строительству интермодального центра международных перевозок на базе аэропорта «Навои» как одного из ключевых объектов создаваемой в Навоийской области свободной индустриально-экономической зоны. В течение прошлого года из этого аэропорта национальной авиакомпанией на арендованных у компании «Кореан Эйр» современных транспортных самолетах выполнено более 330 рейсов по международным маршрутам и перевезено около 8,5 тысячи тонн груза, что позволило интегрировать аэропорт городе Навои в глобальную логистическую сеть[4].

Актуальность темы исследования. С переходом от командно-административной системы к рыночной ускоренными темпами получили развитие частный сектор, в том числе и транспортный сектор, но оказание

² Пресс-служба Сената Олий Мажлиса
Республики Узбекистан.
УзА, Газета "Народное слово"

качественных услуг по оптимальным затратам непосильно отдельным операторам на рынке транспортно-логистических услуг. В связи с этим в нашей стране появляется необходимость организации в Навоийском регионе логистических центров, оказывающих комплекс транспортно логистических услуг по доставке грузов потребителям с оптимальными затратами. Для этого там есть все необходимые условия.

Состояние изученности проблемы. На территории Навоийском области спроектирован и поэтапно внедряется терминальные комплексы, оказывающих транспортно-логистические услуги. С годами там развивается этот терминальный комплекс, еще надо там проектировать перспективное транспортно-логистические комплексы. По данной теме проводили свои исследования зарубежные и узбекские ученые: Неруш Ю.М., Бродецкий Г.Л., Гаджинский А.М., Миротин Л.Б., Бутаев Ш.А., Саматов Г.А., Топалиди В.А., Абдуллаев Р.Я., Сарвирова Н.С., Худойберганов С.К., остаются неразработанными вопросы привязки теоретических проектов на конкретные участки железнодорожной сети.

Цель и задачи исследования. Целью настоящей работы является исследование наличия спроса на транспортно-логистические услуги грузовом терминале Навои, определение потребности в новых терминальных комплексах, а также определение оптимального месторасположения логистического центра Навои.

Объект исследования. Объектом исследования являются Навинской транспортный узел, а также существующий логистический центр Навои.

Методология и методика исследования

Исследование базируется на методологии научных исследований, применении методов сравнительного выборочного обследования, экономико – математических и экономико – статистических методов.

Информационная база исследования. В работе использованы статистические данные о динамике развития РУЗ, отчет данных логистического

центра и транспортного узла Навои, разработки научно-исследовательских институтов, отечественной и зарубежной справочной и научной литературы, данные всемирной сети Internet.

Научная новизна работы заключается в следующем:

1. Изучены основные элементы грузового терминала Навои.
2. Анализ грузооборота в узле Навои и необходимость проектирования грузового терминального комплекса.

Практическая значимость результатов после соответствующей доработки и учета особенностей предлагаемого исследования, представленные в работе направления развития комплексных услуг в грузовом терминале Навои могут быть использованы существующего международного логистического центра Навои.

Апробация результатов исследования. Основные положения диссертационной работы были обсуждены на республиканской научно – технической конференции с участием зарубежных ученых. По теме магистерской диссертации были сделаны доклады на 1^й и 2^й международных конференциях «Транспортная логистика и мультимодальные перевозки» в 2010, 2011 годах и опубликованы следующие статьи:

1. «Развитие железнодорожного транспорта на СИЭЗ НАВОИ» сборник материалов научно-практической конференции ТашИИТ 2010г.
2. «Пути решения проблем организации и взаимодействия участников мультимодальных перевозок» сборник материалов научно-практической конференции ТашИИТ 2011г.

Структура работы. Магистерская диссертация состоит из введения, 3-х глав, выводов и список использованной литературы.

Первая глава посвящена изучению состояния экономики Навоийского вилоята, обзору работы грузовых терминалов и изучению зарубежного опыта по эксплуатации грузовых терминалов.

Во второй главе изучается динамика и характеристика перерабатываемых грузопотоков в Навои. Анализ работы грузовых терминалов, разработка транспортных услуг и общей структуры грузового терминала «Навои».

Третья глава посвящена формированию системы грузовых терминалов, классификация терминалов и эффективность грузовых терминалов в транспортном узле «Навои».

Глава I. Обзор состояния грузооборота в транспортном узле «Навои».

1.1. Социально-экономическое состояние и развитие Навоийского вилаята

Навоийская область Узбекистана, обладая развитым промышленным производством, квалифицированными кадрами и богатыми сырьевыми ресурсами, а также занимая стратегическое расположение в центральной части страны, имеет все для создания на её территории крупного регионального производственного комплекса и промышленного центра. В целях повышения производственного потенциала, ускорения внедрения инновационных технологий и освоения новых видов, востребованных на мировом рынке товаров руководством Республики Узбекистан, было принято решение о создании в городе Навои, административном центре области, первой в республике Свободной индустриально-экономической зоны.

Навоийская область, являясь крупным индустриальным и культурным центром страны, имеет важное место в экономическом развитии страны.

В целом, эти положительные воздействия и стимулы, представляют очень убедительную и привлекающую внимание экономическую модель для проекта транспортировки/логистики в г.Навои. Конечный результат включает не только формальные/официальные достижения, но также и косвенные воздействия - типа занятости в дорожных связанных с транспортом профессиях, например страхование и логистика. В нашем исследовании мы применили подборку наших собственных средств оценки социально-экономического влияния:

- Трудовая занятость и заработки
- Расширение торговой деятельности

- Участие общественности и предоставление полномочий заинтересованным участникам в выполнении мероприятий, планов действий
- Внедрение инноваций
- Эффективность затрат интервенции
- Стабилизация общественного капитала
- Воспроизведение стимулирующего проекта по всей стране/региону
- Правительственная помощь в предоставлении льгот по проекту
- Влияние на торговую политику и политику развития
- Стабильная экономика и социально-культурные преимущества
- Строительство на основе национальных знаний и практики
- Использование преимуществ от местных условий

На состоявшихся 16 февраля в хокимияте Навоийской области заседаниях Комитета Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан по вопросам бюджета и экономическим реформам рассмотрены результаты изучения исполнения законов, важнейших государственных программ в сфере дальнейшего развития малого бизнеса, частного предпринимательства, локализации производства представительными органами власти Навоийской областей[21].

На заседаниях отмечалось, что представительными органами власти Навоийской областей принят ряд решений, направленных на определение задач по обеспечению контроля за ходом исполнения законов и программ в вышеназванных сферах, достижение намеченных параметров, принятие решительных мер по недопущению различных препятствий на пути предпринимательской деятельности, ответственных за сектору для расширения видов оказываемых услуг, состояние реализации территориальных программ по развитию малого бизнеса и частного предпринимательства.



Рис.1.1. Социально-экономические воздействия

Приняты дополнительные меры по их ускоренному развитию в городах Навои, Зарафшан, обсуждены вопросы по расширению и установлению устойчивых кооперационных связей между предприятиями, активному включению в этот процесс субъектов малого бизнеса и частного предпринимательства.

Объем валового внутреннего продукта области за 2010 год составил 2125,4 млрд. сумов (1515,6 млн. долл.). В 2010 году потребительских товаров произведено на сумму 161,9 млрд. сумов (115,4 млн. долл.), темп роста составил 115,7 % к 2009 году. В структуре потребительских товаров 38,0% приходится на продовольственные товары, 9,8%-продукцию легкой промышленности. Основной целью проводимых в Узбекистане экономических реформ является создание и развитие многоукладной экономики, в рамках

которой приоритетное значение имеет негосударственный сектор. В структуре промышленного производства негосударственный сектор занимает 91,3%. Количество предприятий малого и частного предпринимательства составляет 14,1 тыс. единиц, на их долю приходится 28,7% ВРП области. Общий объем произведенной продукции предприятиями с иностранными инвестициями в 2010 году составил 111,7 млрд. сум. (88,7 млн. долл.). Наибольший объем производства продукции приходится на предприятия, занятые производством товарной продукции. Объем экспорта продукции предприятий с иностранными инвестициями в 2010 году составил 55,1 млн. долл. Внешнеторговый оборот за 2010 год составил 924,7 млн. долл., в том числе со странами дальнего зарубежья - 570,2 млн. долл., странами ближнего зарубежья - 315,8 млн. долл. Увеличение внешнеторгового оборота на 22,0% по сравнению с 2009 годом произошло за счет увеличения экспорта химической продукции, цветных и черных металлов, машин и оборудования, цемента, а также за счет импорта технологий. Экспорт составил 553,4 млн. долл. Импорт составил 371,2 млн. долл. Внешнеторговые связи поддерживаются преимущественно с промышленно развитыми странами дальнего зарубежья, на долю которых пришлось 64,5% общего товарооборота области. В эти страны было вывезено 59,8 % всего объема экспортной продукции и ввезено 40,1 % всей импортной продукции[17].

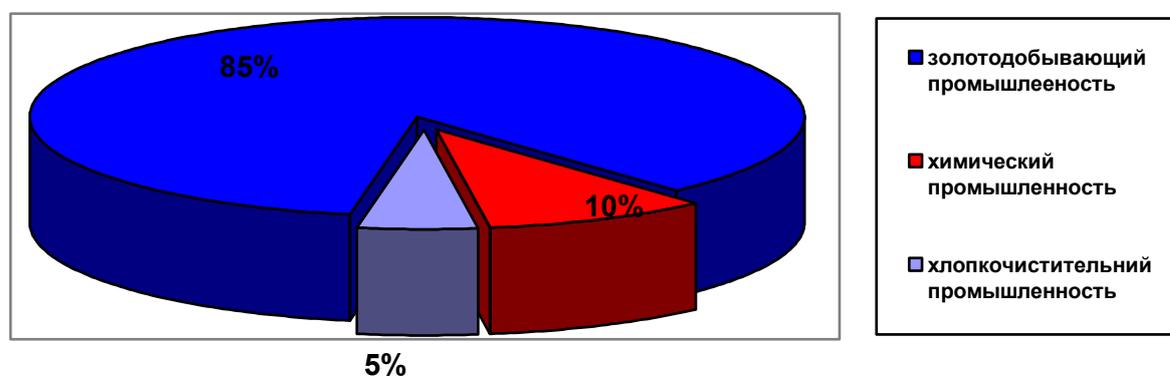


Рис. 1.2. Диаграмма структуры экспорта логистическим центре Навои

Внешнеэкономические связи в 2010 году осуществлялись с 62 странами дальнего и ближнего зарубежья.

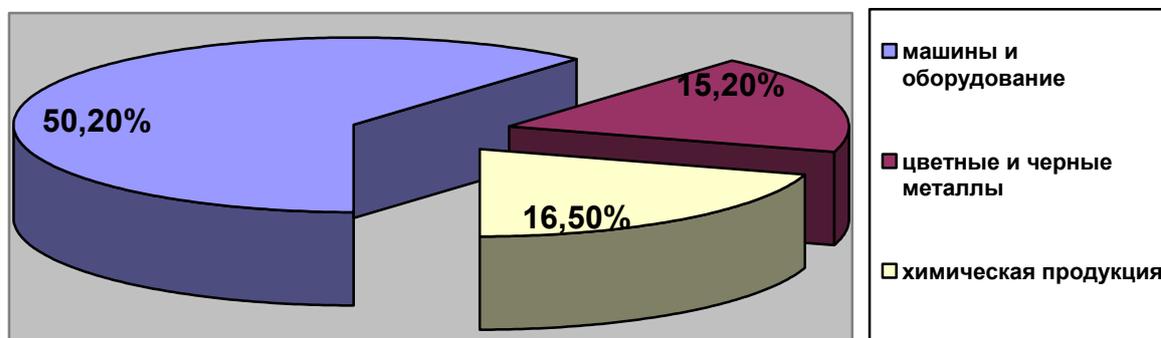


Рис. 1.3. Диаграмма структуры импорта логистическим центре Навои

В современных условиях передовая структура экономики любой страны подразумевает наличие достаточно развитой промышленности. При этом, сама промышленность, как правило, характеризуется высоким уровнем специализации. В результате углубления общественного разделения труда возникло множество отраслей, под отраслей и видов производств, образующих в своей совокупности отраслевую структуру промышленности, которая определяется многими общественными и экономическими факторами.

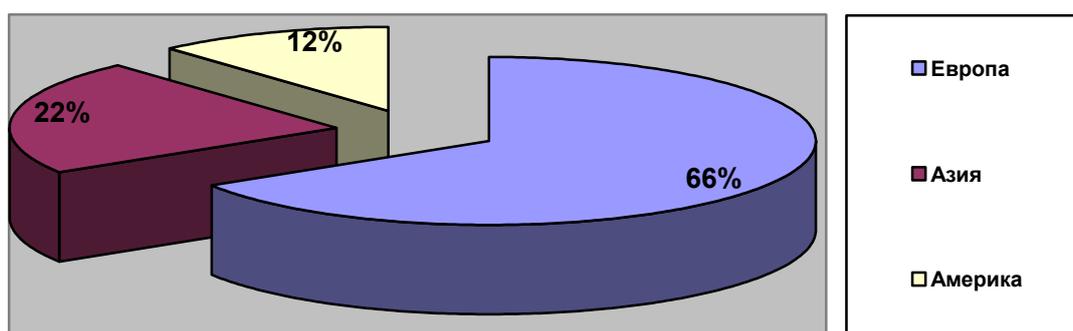


Рис.1.4. Диаграмма внешнего товарооборота Навоийского логистического центра

Одним из важнейших видов нерудного сырья являются кварцевые пески. Наиболее детально изучены Джеройское, Айдарлинское и Кулатайское месторождения кварцевых песков. На территории Центральных Кызылкумов выявлено более 50 проявлений каолиновых пород, запасы которых при среднем выходе 35% составляют 240,8 тыс. тонн. Отраслевая структура производства промышленной продукции в Республике Узбекистан и городе Навои приведено в (табл.1.1.).

Всего в области функционирует 799 предприятий с ежегодным объемом производства более 750 млрд. сум (595,2 млн. долл.). На промышленных предприятиях области производится более 50 важнейших видов промышленной продукции: аммиачная селитра (70% от общереспубликанского производства), нитроновое волокно (100%), серная кислота (25,4%), химические средства защиты растений (4,1%), сульфат аммония (1%), цемент (50%), сборные железобетонные изделия (4,2%), хлопковое волокно (3,5%), чулочно-носочные (1%) и трикотажные (0,5%) изделия, ювелирные изделия (56%), стеновые материалы (6%), продукты питания: хлебобулочные изделия (2,4%), мясо и мясопродукты (2,1%), кондитерские изделия (1,3) [18].

Крупнейшим предприятием области является Навоийский горно-металлургический комбинат (НГМК), входящий в десятку крупнейших мировых производителей урана и золота. Комбинат представляет собой крупное многопрофильное промышленное предприятие, основной деятельностью которого является разведка, добыча и производство урана, золота, плавикового шпата, строительных материалов, мраморной продукции, фосфоритов. структуре НГМК функционирует Центральное рудоуправление НГМК по переработку золотосодержащей руды из месторождения Мурунтау. Чистота выпускаемого золота гарантируется четырьмя девятками - 9999. В слиткам, произведенным на предприятии, Арбитражной лабораторией Лондонского рынка благородных металлов, а также Токийской товарной биржей, присвоен статус «оптимальной поставки золота». В области также действует узбекско-

английское СП «Амантайтау-Голдфилдс», осуществляющее переработку окисленных и сульфидных руд месторождения Амантайтау и производство более 7,5 тонн золота.

Таблица 1.1.

Отраслевая структура производства промышленной продукции в 2009 году (в процентах)

	Промышленность, всего	В том числе :								
		Электроэнергетика	Топливная	Черная и цветная металлургия	Химическая и нефтехимия	Машиностроение	Пром. строительных материалов	Легкая	Пищевая	Другие пром. производства
Республика Узбекистан	100	9,1	12,2	16,8	6,1	2,3	4,1	9,7	2,3	7,4
Навоийская область	100	6,1		73,1	10,7	0,6	5,2	2,7	1,0	1,5

Крупнейшим производителем цемента в республике и одним из ведущих предприятий области является ОАО «Кызылкумцемент», проектная мощность которого составляет 3,08 млн. тонн цемента в год. В 1995 году на предприятии было организовано производство мраморных плит мощностью 25 тыс. кв. м облицовочных плит, а в 1998 году введена в эксплуатацию линия по производству термоактивированной минеральной добавки. До 2011 года планируется осуществить реконструкцию действующих мощностей и построить четвертую технологическую линию по производству цемента, что

позволит увеличить мощность предприятия до 4,08 млн. тонн в год. В области также действуют предприятия по производству мрамора - ДП “Каррара – мрамор”, ЧПФ “Нурата мрамор”, на которых распиливают и полируют мраморные плиты по итальянской технологии. Сырьевой базой является получивший международное признание многоцветный газганский мрамор, имеющий 22 цвета и около 200 различных оттенков.

В области функционирует крупнейший производитель минеральных удобрений в Узбекистане – ОАО «Навоизот», производящий также синтетическое волокно нитрон, смолы, каустическую соду, уксус, метанол. В течение 5 лет на базе предприятия планируется построить новый азотный комплекс по производству 550 тыс. тонн аммиака и 450 тыс. тонн карбамида в год. В области также функционирует СП ЗАО «Электрохимзавод» - единственное в Центральной Азии специализированное предприятие по производству химических средств защиты растений. На предприятии также производится пищевая йодированная соль и суперфосфаты для полевых работ.

Развитие экономического и экспортного потенциала на ближайшую перспективу целесообразно осуществить в горнодобывающей, химической промышленности, производстве строительных материалов, а также в перерабатывающих отраслях сельского хозяйства области.

УКАЗ П Р Е З И Д Е Н Т А РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН 02.12.2008 г. N УП-4059 О СОЗДАНИИ СВОБОДНОЙ ИНДУСТРИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЫ В НАВОИЙСКОЙ

ОБЛАСТИ

В целях создания благоприятных условий по привлечению иностранных инвестиций, прежде всего прямых, для организации современных высокотехнологичных производств, обеспечивающих выпуск продукции, отвечающей мировым стандартам и востребованной на мировых рынках, а также развития промышленного потенциала, производственной, транспортно-транзитной и социальной инфраструктуры в Навоийской области:

1. Согласиться с предложением Министерства экономики, Министерства внешних экономических связей, инвестиций и торговли, Министерства финансов Республики Узбекистан и хокимията Навоийской области о создании в районе международного аэропорта г. Навои свободной индустриально-экономической зоны "Навои" (далее - СИЭЗ). Определить основным направлением деятельности хозяйствующих субъектов на территории свободной индустриально-экономической зоны "Навои" производство широкого спектра высокотехнологичной, конкурентоспособной на мировых рынках продукции за счет внедрения современного зарубежного высокопроизводительного оборудования и техники, технологических линий и модулей, инновационных технологий.

2. Установить, что:

срок функционирования свободной индустриально-экономической зоны "Навои" составляет 30 лет с возможностью его последующего продления; в течение срока функционирования СИЭЗ на ее территории действуют особый таможенный, валютный и налоговый режимы, упрощенный порядок въезда, пребывания и выезда, а также получения разрешения на осуществление трудовой деятельности гражданами-нерезидентами Республики Узбекистан; действие особого правового режима, включая налоговый, валютный и таможенный, распространяется только на деятельность, осуществляемую хозяйствующими субъектами, зарегистрированными дирекцией СИЭЗ, исключительно на территории СИЭЗ; координация и оперативное управление деятельностью СИЭЗ осуществляются, соответственно, Административным советом, создаваемым из представителей государственных органов, и дирекцией СИЭЗ. Персональный состав Административного совета утверждается Кабинетом Министров; вся территория, на которой создана свободная индустриально-экономическая зона "Навои", предоставляется в пользование и управление Административному совету на весь период существования СИЭЗ; дирекция СИЭЗ предоставляет хозяйствующим субъектам земельные

участки на территории СИЭЗ в аренду без права сдачи их в субаренду, передачи своих прав и обязанностей по договору аренды другому лицу, передачи арендного права в залог, внесения их в качестве вклада в уставный капитал. Продажа и иное отчуждение земельных участков на территории СИЭЗ запрещается.

3. Освободить хозяйствующих субъектов, зарегистрированных в свободной индустриально-экономической зоне "Навои", от уплаты земельного налога, налога на имущество, прибыль, благоустройство и развитие социальной инфраструктуры, единого налогового платежа (для малых предприятий), обязательных отчислений в Республиканский дорожный фонд и Республиканский фонд школьного образования при объеме внесенных прямых инвестиций:

от 3 млн. евро до 10 млн. евро - на 7 лет;

от 10 млн. евро до 30 млн. евро - на 10 лет. В последующие 5 лет ставки налога на прибыль и единого налогового платежа устанавливаются в размере на 50 процентов ниже действующих ставок; свыше 30 млн. евро - на 15 лет. В последующие 10 лет ставки налога на прибыль и единого налогового платежа устанавливаются в размере на 50 процентов ниже действующих ставок.

4. Установить порядок, в соответствии с которым хозяйствующие субъекты, зарегистрированные в СИЭЗ, освобождаются от уплаты таможенных платежей (кроме сбора за таможенное оформление) на завозимое оборудование, а также сырье, материалы и комплектующие изделия для производства продукции на экспорт на весь период деятельности СИЭЗ.

Определить, что за сырье, материалы и комплектующие изделия, завозимые для производства продукции, реализованной на внутреннем рынке Узбекистана, таможенные платежи взимаются в размере 50 процентов от установленных ставок (за исключением сборов за таможенное оформление) с предоставлением отсрочки их уплаты сроком до 180 дней, если законодательством не установлен более льготный режим. В случае реализации или

безвозмездной передачи оборудования, сырья, таможенные платежи взимаются в бюджет в полном объеме в порядке, установленном законодательством.

5. Разрешить хозяйствующим субъектам, зарегистрированным в свободной индустриально-экономической зоне "Навои": осуществлять в пределах СИЭЗ расчеты и платежи в иностранной валюте в соответствии с заключенными между ними договорами и контрактами; оплачивать в свободно конвертируемой валюте поставку товаров, работ и услуг со стороны других хозяйствующих субъектов - резидентов Республики Узбекистан; использовать удобные для них условия и формы оплаты и расчетов за экспортируемые и импортируемые товары.

6. Установить, что в отношении хозяйствующих субъектов, зарегистрированных в свободной индустриально-экономической зоне "Навои", не применяются акты налогового законодательства Республики Узбекистан, за исключением актов, регламентирующих налогообложение подакцизных товаров.

9. Предоставить право Административному совету свободной индустриально-экономической зоны "Навои": образовать самостоятельный бюджет СИЭЗ, формируемый за счет доходов от оказания услуг и других не запрещенных законодательством поступлений, а также, по согласованию с Министерством финансов Республики Узбекистан, части поступлений за сдачу в аренду земли, зданий и сооружений, находящихся в ее пользовании и управлении; создать в пределах самостоятельного бюджета Фонд развития СИЭЗ, направляемый на развитие инфраструктуры и повышение эффективности функционирования свободной индустриально-экономической зоны.

Президент Республики Узбекистан

И.А. Каримов

1.2. Обзор работы грузовых терминалов и существующие технологии их работы

Главным функциональным элементом системы транспортно-экспедиционного обслуживания служат терминалы, сооружаемые в узлах транспортной сети, в пунктах стыка магистральных видов транспорта и местного, выполняющего функции подвоза-развоза грузов клиентуре. При этом имеется в виду, что через терминалы проходит большинство грузов, следующих в междугородном и международном сообщениях. На терминалах осуществляется технологическое взаимодействие различных видов транспорта на основе централизованного управления перегрузочными и другими операциями, связанными со складской переработкой и сервисным обслуживанием клиентуры и подвижного состава. В отличие от складских предприятий, выполняющих функции складирования и хранения грузов, на терминалах наряду с грузовой накоплением основной функцией является грузовая переработка, связанная с разукрупнением и укрупнением партий грузов, формированием и расформированием отправок по направлениям перевозки, грузовой переработкой тарно-штучных грузов, упаковкой и пакетированием, маркировкой грузов, выполнением комплекса сервисных услуг [6].

В августе 2010 года, международный аэропорт Навои ввел в эксплуатацию грузовой терминал на ключевой стадии инвестиционного проекта, чтобы построить международный и между транспортный логистический центр на базе аэропорта Навои. Данные действия были осуществлены при помощи участия компании Korean Air.

Для поддержания эффективной эксплуатации мультимодальными транспортными и логистическими преимуществами в центре Навои, была создана свободная промышленная экономическая зона (СПЭЗ) на 564 га расположенными рядом с международным аэропортом, автомагистрале Е-40 и железнодорожных путей, которые имеют международное значение.

Свободная промышленно-экономическая зона (СПЭЗ) имеет существенное значение для логистического центра Аэропорта по отношению к транспортному потоку и производимым доходам.

Для воздушных перевозок, применение посадочных полос в Узбекистане, дает экономию времени и затрат на транспортировку груза например Юго-Восточной Азии в Европу через Навои на 1, 000 км короче чем через Дубай, экономия времени перелета в 1,5 часа и экономия топлива в 15 тон на рейс. В условиях развития рыночных отношений, увеличения товарообмена и расширения хозяйственных связей меняется традиционно сложившееся представление о терминале как о складе с минимумом функций[17].

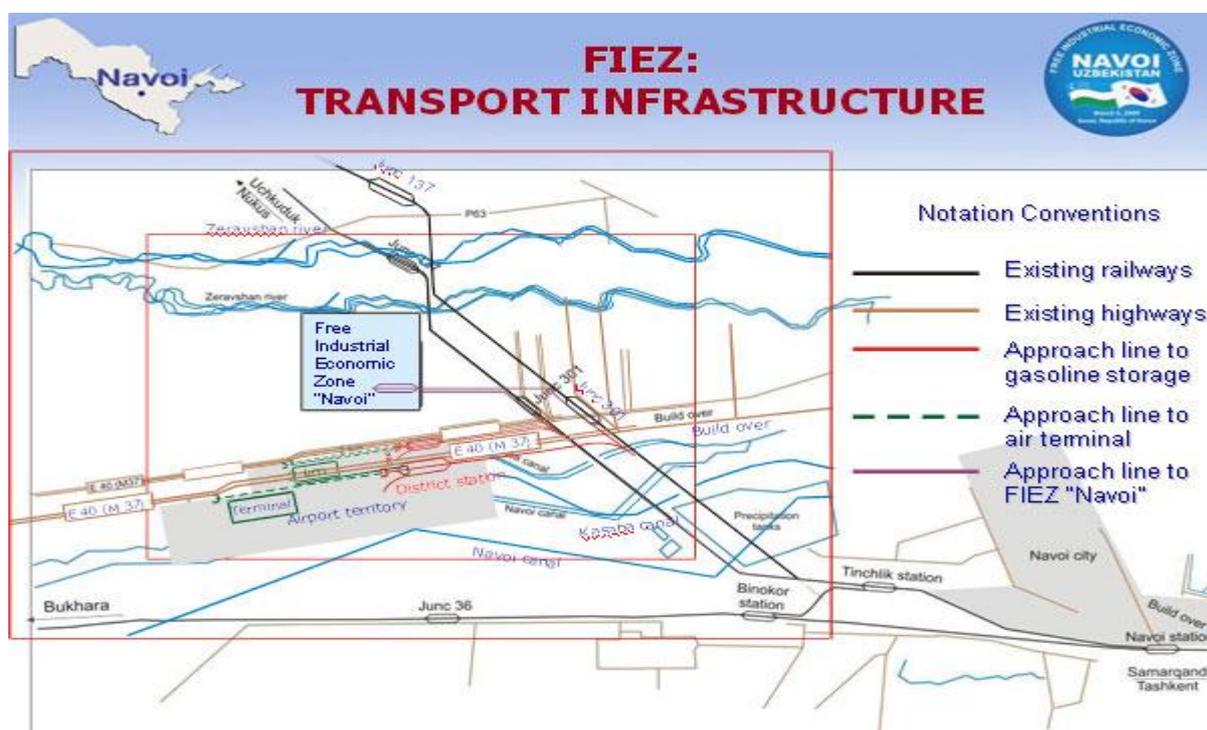


Рис.1.5. Расположение Свободной промышленно-экономической зоны.

В условиях развития рыночных отношений, увеличения товарообмена и расширения хозяйственных связей меняется традиционно сложившееся представление о терминале как о складе с минимумом функций. Многофункциональный терминальный комплекс рассматривается в качестве транспортно-распределительного логистического центра с широким спектром предо-

ставляемых услуг и представляет собой комплекс инженерно-технических сооружений с современным технологическим оборудованием. Терминальная технология определяет формы организации и управления перевозками, размеры и структуру транспортной системы. Важным условием четкой работы терминальной системы является централизованное управление, которое позволяет синхронизировать функционирование подвоза-развоза и самих терминалов с линейными перевозками. Наличие централизованного управления позволяет организовать высокоэффективную работу транспорта компаний самого большого масштаба, имеющих множество терминалов, расположенных на всей территории страны. Терминалы являются не только пунктами накопления крупных отправок. Для успешной конкуренции и выживания мало заниматься одной только перевозкой грузов. Клиентура нуждается в складах для хранения своей продукции и готова платить транспортникам за складские услуги. Отсутствие современных объемно-планировочных решений, технологии и средств механизации перегрузочно-складских работ на старых грузовых терминалах приводит к большим простоям транспортных средств под погрузочно-разгрузочными операциями, трудовозатратам и себестоимости этих работ, повреждению грузов и подвижного состава. В результате больших затрат и высоких тарифов на перегрузочно-складские работы значительно возрастает цена товаров. На современном терминальном комплексе себестоимость переработки грузов будет меньше, чем на старых перевалочных складах, обслуживающих перевозки на отдельных видах транспорта. Это позволит снизить оптовые цены поставляемые с конкретной терминала промышленные и продовольственные товары.

Наличие на терминале погрузочных мощностей, обеспечивающих почти круглосуточную обработку грузов, а также, наличие теплого склада временного хранения позволяют большой поток грузов в сутки. Такие термина-

лы имеют ряд преимуществ перед другими участниками транспортной деятельности. К ним относятся:

1. Установленный режим работы, включая выходные и праздники.
 - Полный комплекс таможенного оформления - представительство всех отделов таможни, включая согласование с:
 - отделом контроля таможенного оформления;
 - отделом таможенной стоимости;
 - достаточно важным для клиентов таких терминалов является наличие возможности производить таможенное оформление по всем таможенным режимам, в том числе:
 - режим таможенного склада, с приемом на хранение до трех лет;
 - ввоз товаров в качестве вклада в уставный капитал предприятий с иностранными инвестициями.

В связи с этим, представляется интересным вопрос об организации работы по смешанным перевозкам, которые в настоящее время являются одними из основных и перспективных направлений в терминально-транспортной индустрии.

Терминал, как транспортно-экспедиторская единица в логистической цепочке с развитой инфраструктурой, способен покрыть весь спектр транспортных услуг по приему грузов и их отправке, используя различные виды транспорта. Выгодное расположение терминала для осуществления смешанных перевозок - пересечение трех ведущих автомагистралей, территория ж/д станции, на которой мы находимся, грузовой порт и аэропорты - позволяет сократить работу по промежуточной доставке грузов[10].

Общими признаками, характерными для всех транспортно-логистическим центром являются:

- Наличие нескольких видов транспорта, обслуживаемых транспортно-логистическим центром, при совмещении технологии грузопереработки.

- Размещение на территории (или в непосредственной близости) транспортных узлов на пересечении магистральных путей сообщения.
- основополагающими элементами транспортно-логистическим центром являются многофункциональные терминальные комплексы, обеспечивающие грузонакопление, грузопереработку, краткосрочное и длительное хранение, сервисное и коммерчески-деловое обслуживание.
- Функционирование в составе транспортно-логистическим центром транспортно-экспедиционных компаний – провайдеров логистических услуг, осуществляющих комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание клиентуры.
- Наличие в составе транспортно-логистическим центром информационных компаний (информационно-аналитических логистических центров), обеспечивающих информационное сопровождение перевозочного процесса, хранения, грузопереработки, сервисного и др. видов логистического обслуживания.
- Применение новейших логистических технологий при планировании, организации и управлении товароматериальными, транспортными, сервисными и сопутствующими информационными и финансовыми потоками.

Направленность деятельности транспортно-логистическим центром на обеспечение максимального эффекта на основе установления партнерских, взаимовыгодных отношений между участниками транспортно-логистического процесса при максимальном удовлетворении запросов клиентуры в качестве обслуживания. Эти условия объединяются в ЛЦ Навои.

Терминальную технологию используют различные компании и предприятия. Через терминалы перевозятся самые разные грузы. Число и мощность терминалов являются важнейшим показателем престижности компаний, признаком ее высоких сервисных возможностей.

Терминальная технология определяет формы организации и управления перевозками, размеры и структуру парка различных видов транспор-

тов, диктует технические требования к производящим компаниям подвижной состав. Важным условием четкой работы терминальной системы является централизованное управление, которое позволяет синхронизировать функционирование подвоза-развоза и самих терминалов с линейными перевозками. Наличие централизованного управления позволяет организовать высокоэффективную работу транспорта компаний самого большого масштаба, имеющих множество терминалов, расположенных на всей территории страны. Терминалы являются не только пунктами накопления крупных отправок. Для успешной конкуренции и выживания мало заниматься одной только перевозкой грузов. Таким образом, грузовые транспортные терминалы, сразу же после своего появления в западных странах, стали играть роль промежуточных складов, а для ряда отраслей и баз снабжения. Роль, которую играют склады в организации грузопотоков в транспортных сетях, можно выяснить на основе рассмотрения простейшего транспортного процесса доставки грузов[6].

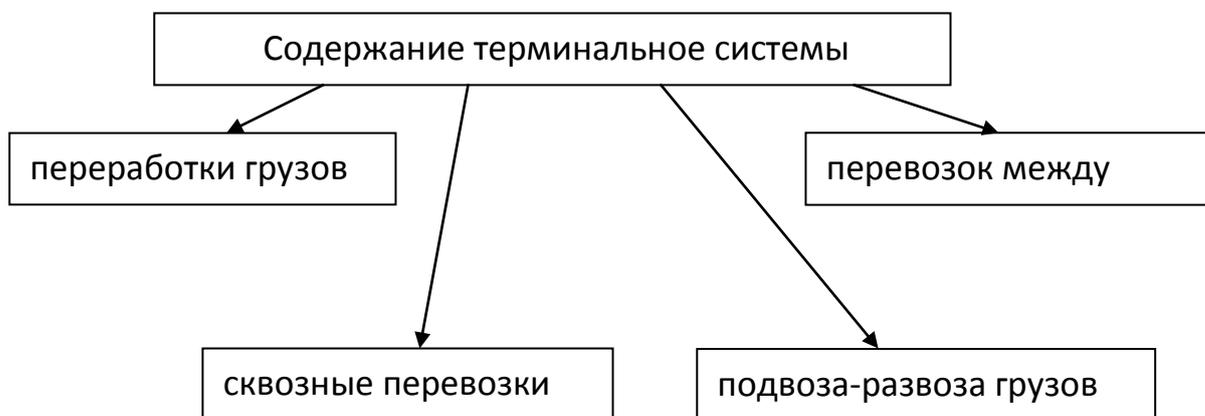


Рис.1.6. Содержание терминальной системе

Таким образом, процесс перевозок состоит не из одного компонента (сами перевозки), а из трех: склад отправления грузов, перевозка и склад прибытия грузов. Нередко в мультимодальных перевозках при передаче грузов с одних видов транспорта на другие стремятся обязательно осуществить прямые перегрузки грузов с одного транспорта на другой, минуя объекты

складского назначения в начале или в конце перевозочного процесса. Обычно это приводит к большим трудозатратам и простоям транспортных средств того или иного вида транспорта. Каждый вид транспорта имеет свои особенности, ритм и организацию работы, свои наиболее эффективные транспортные партии и закономерности их прибытия и отправления. Совместить работу двух разных транспортных систем оказывается очень трудно. Наличие перевалочного склада между двумя взаимодействующими видами транспорта позволяет осуществить перегрузку грузов с одного вида транспорта на другой значительно эффективнее, так как полученная экономия от прямой перевалки грузов почти всегда меньше, чем убытки от возможного простоя транспортных средств.

Вряд ли будет эффективна работа предприятия, которое не имеет склада готовой продукции и стремится напрямую перегружать грузы с внутривозовского транспорта на внешний магистральный транспорт, не подготовив должным образом транспортные партии и не обеспечив механизацию погрузочных операций на специальном складском объекте.

Иногда, характеризуя логистическую цепь, заменяют слово «склад» понятием «запасы». По существу, это то же скрытое признание назначения склада для накапливания, т.е. хранения грузов. Такой подход к определению цели создания складов в логистических системах также нельзя признать правомерным, поскольку хранение грузов всегда убыточно, и не следует заранее планировать убыточные операции.

В системах мультимодальных перевозок склады располагают в пунктах передачи грузов с одних видов транспорта на другие. На складах поступающий грузопоток на одном виде транспорта преобразуется в грузопоток, отправляемый со склада и наиболее приемлемый для другого вида транспорта. Таким образом, через склады осуществляется наиболее эффективное взаимодействие разных видов транспорта, с наименьшими простоями транспортных средств, в системах мультимодальных перевозок. Преобразуя

грузопотоки в пунктах перевалки грузов, склады активно участвуют в формировании их параметров, а следовательно — и существенно влияют на эффективность грузопотоков, поэтому склады считается основной и непрерывной частью терминальной системе.

Сущность терминальной технологии заключается в расчленении процесса доставки груза на три взаимосвязанных подпроцесса: подвоз-развоз мелкопартионных грузов между клиентами и грузовыми терминалами, формирование крупнотоннажных отправок на терминалах, межтерминальные перевозки грузов транспортом большой грузоподъемности[8].

Терминальные системы могут создаваться:

-в областях, краях и автономных республиках в ведении территориального объединения автомобильного и железнодорожного транспорта для выполнения перевозок грузов во внутриобластном междугородном сообщении - региональная терминальная система;

-в зоне действия территориальных объединений автомагистральных сообщений для выполнения перевозок грузов в межобластном и межреспубликанском сообщениях - магистральная терминальная система.

Теперь логистические центры уже хорошо известны в Центральной Азии. В **Казахстане** уже имеется действующий логистические центры («Астана-Контракт» в северных пригородах Алматы), а строительство другого уже частично действующего логистические центры близится к завершению («Даму-Алматы»), он также расположен к северу от центра города Алматы. По сравнению с другими странами ЦАР Казахстан добился больших успехов в развитии сети ЛЦ. Однако отсутствует какая-либо четкая стратегии и ясное законодательство в сфере экспедирования грузов и логистики, а также четкие правила в отношении того, как, где и кто может создать логистические центры. Однако частный фонд «Даму» создает второй ЛЦ в Астане. Работы продвигаются довольно быстрыми темпами несмотря на бюрократию и необходимость в получении большого количества разрешений. Фонд также

собирается начать строительство третьего крупного ЛЦ площадь 250 га в Актобе и планирует построить еще один ЛЦ в Достыке. Компания «АСТАНА-КОНТРАКТ» также планирует создать один ЛЦ в Астане и недавно с этой целью приобрела земельный участок. Однако по информации компании «АНЕК» (KIFFA), в Казахстане термины «логистика» и «логистический центр» понимаются еще недостаточно хорошо. Имеется дефицит квалифицированных кадров, в связи с чем необходимо создание потенциала за счет проведения соответствующих курсов в учебном центре «АНЕК» или университетах. Кроме того, вышеупомянутые логистические центры не функционируют как полные ЛЦ, предоставляющие весь спектр услуг, а скорее, как склады и контейнерные станции. **Узбекистан** также находится на заключительном этапе создания ЛЦ в Ташкенте в районе железнодорожной станции Сергелы. Планирование ведет государственная компания «УЗВНЕШТРАНС», однако участие частного капитала в строительстве и эксплуатации приветствуется, но правила его участия еще не определены. Кроме того, в Узбекистане действует очень хорошо организованный **Бухарский хлопковый терминал**, который выполняет много функций логистические центры, но специализируется на одном виде продукции.

Транспортно-логистический центр АО «АСТАНА-КОНТРАКТ» в Алматы

Он расположен вблизи от международных автомагистралей, аэропорта и крупнейшего железнодорожного узла в Казахстане в северном пригороде Алматы (в трех километрах от аэропорта). Он включает: железнодорожный контейнерный терминал; товарную расчетную кассу на станции Алматы-1; таможенный пост; современный склад категории А+ из легких металлоконструкций; офисы; круглосуточную парковку для грузовых автомобилей.

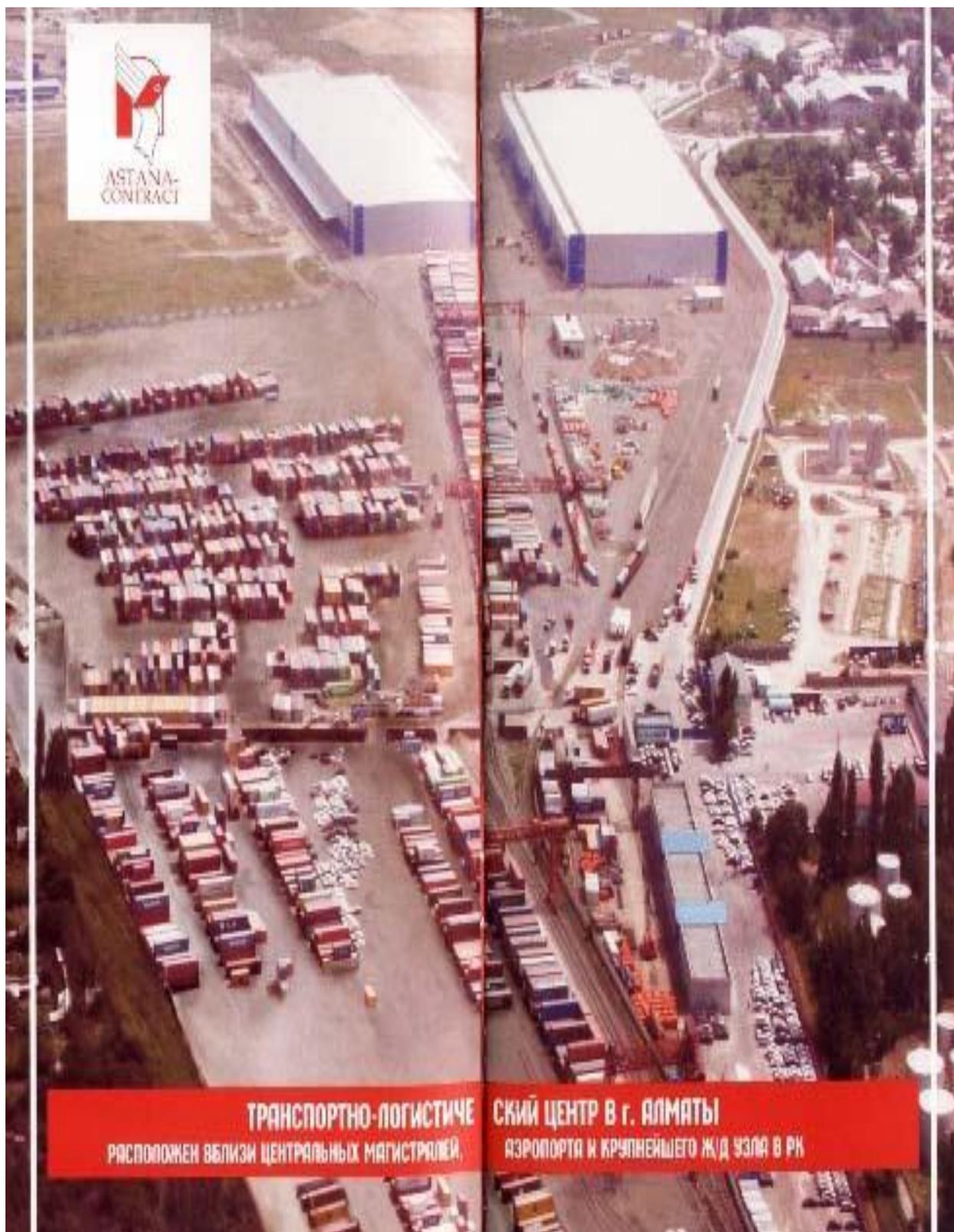


Рис.1.7. Транспортно логистический центр в городе Алматы

ТЛЦ разделен на складскую зону, контейнерный терминал и зону для хранения импортных автомобилей. Имеется 9 железнодорожных подъездных путей. «Астана-Контракт» в основном является контейнерным терминалом.



Рис.1.8. Услуги контейнерного терминала

Ташкентский железнодорожный терминал «Товарный»

Его территория составляет приблизительно 16,5 га, но нет пространства для расширения. Кроме того, инфраструктура устарела. Основная деятельность заключается в складировании грузов в соответствии с классификацией грузов. Для этой цели на терминале имеется более 20 складов, к каждому из которых ведет свой подъездной железнодорожный путь для погрузки/выгрузки грузов внутри склада. Маршрут разделен на четыре железнодо-

рожных ветки. Терминал планируется использовать для перевалки грузов, направляющихся в Узбекистан. Погрузка/разгрузка транзитных грузов там невозможна. Все склады нуждаются в ремонте, но было бы лучше построить другие более высокие склады (высотой 12 м, вместо 5 м). На данный момент в трех складах общей площадью 2250 квадратных метра (по 750 кв. м каждый) проводится капитальный ремонт, финансируемый из бюджета компании.

Реконструкция проводится по европейским стандартам. Ее основной целью является установка оборудования для поддержания определенного температурного режима. Однако процесс реконструкции пришлось приостановить ввиду недостаточного финансирования со стороны международных доноров и частных инвесторов (ГЧП или частное финансирование). Краны для контейнеров грузоподъемностью 3-5 тонн необходимо убрать. Место для размещения контейнеров грузоподъемностью 3-5 тонн будет освобождено, поскольку эти контейнеры больше не используются. Месторасположение терминал очень удобно для городской логистики (он расположен рядом с центром города) [19].

Железнодорожный терминал «Чукурсай»

Оборудован для перевалки двадцатифутовых и сорокафутовых контейнеров. Терминал находится в собственности открытого акционерного общества «Узтемирконтейнер». Компания является оператором по отправке контейнеров «Узбекских железных дорог» («Узбектемирюллары»), занимающейся международными и внутренними грузовыми перевозками.

Железнодорожный терминал «Чукурсай» в основном эксплуатируется компанией «Шоштранс». Компания «Шоштранс» имеет там склад, собственный автопарк и новый штабелеукладчик. По мнению представителей компании «Шоштранс», Чукурсай является лучшим местом для обслуживания Ташкента и области. Компания «Шоштранс» является СП с участием российского и шведского капиталов и государственным участием, что явля-

ется хорошим примером ГЧП. СП «Шоштранс» начало свою работу в 1994 году. Пять лет назад объемы были небольшими, но в настоящее время они начали расти в связи с бумом в текстильной промышленности.

Главное назначение терминальной системы состоит в расширении сферы деятельности транспорта общего пользования при резком улучшении использования большегрузных поездов и автопоездов. По предварительным оценкам через терминалы в зависимости от структуры грузопотоков должно перевозиться 40-60% всех грузов во внутри областном и 70-80% в межобластном и межреспубликанском сообщениях. Эффективность терминальных систем зависит, в основном, от суточной выработки межтерминальных транспортных систем. Наибольшей выработки можно достичь при максимальном использовании грузоподъемности, минимальном времени ожидания погрузочно-разгрузочных работ и учете ряда других факторов. Это возможно при выполнении принципа централизованного управления системой.

1.3. Исследование зарубежного опыта по эксплуатации грузовых терминалов

В Европе транспортно - логистические центры имеют множество различных значений, в числе которых можно назвать следующие наиболее часто употребляемые: грузовая деревня; центр грузооборота вся доставка интермодальный хаб (центр деятельности); формирование перевозки различными видами транспорта, логистическая платформа; логистический узел; интермодальный терминал.

Вместе с тем, различается не только их названия, но и цели создания и функционирования логистических центров. Так, в Италии главной целью является привлечение транзита грузов по морю, а в Германии – взаимодействие всех видов транспорта.

Согласно определению, принятому Европейской транспортной комиссией, логистический центр – территориальное объединение независимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками (например, транспортных посредников, грузоотправителей, операторов перевозок, таможенных органов) и сопутствующими услугами (например, по хранению, техническому обслуживанию и ремонту), включающее по меньшей мере один терминал (место, оборудованное для перевалки и хранения ИТЕ (контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки) .

В Европе транспортные логистические центры начали создаваться еще в начале 80-ых годов. В первом был логистический центр в Ингольштадте (Бавария). Место его расположения было выбрано таким образом, чтобы свести к минимуму расходы по поставкам товаров. Центр обладает хорошими железнодорожными и автомобильными подъездными путями, имеет свои базы и филиалы вблизи мест расположения потребителей. Последние обеспечиваются товарами по технологии ночных перевозок таким образом, чтобы необходимые грузы были на месте уже к началу рабочего дня.

Опыт стран Западной Европы показывает огромную роль транспортно-логистических центров. Так, в Голландии деятельность транспортных логистических центров приносит 40% дохода транспортного комплекса, во Франции – 31%, в Германии – 25%. В странах Центральной и Восточной Европы эта доля в среднем составляет 30% . Сроки окупаемости логистического центра составляют в среднем, 5-9 лет. В Европейском Союзе логистические (вспомогательные) услуги являются одними из наиболее значимых в экономике стран. Особенно если учитывать, что доля занятых в компаниях, обеспечивающих обработку, хранение груза и другие вспомогательные услуги транспортных агентств составляет почти четверть (24,2%) от занятых в транспортной отрасли в рамках ЕС-27[19].

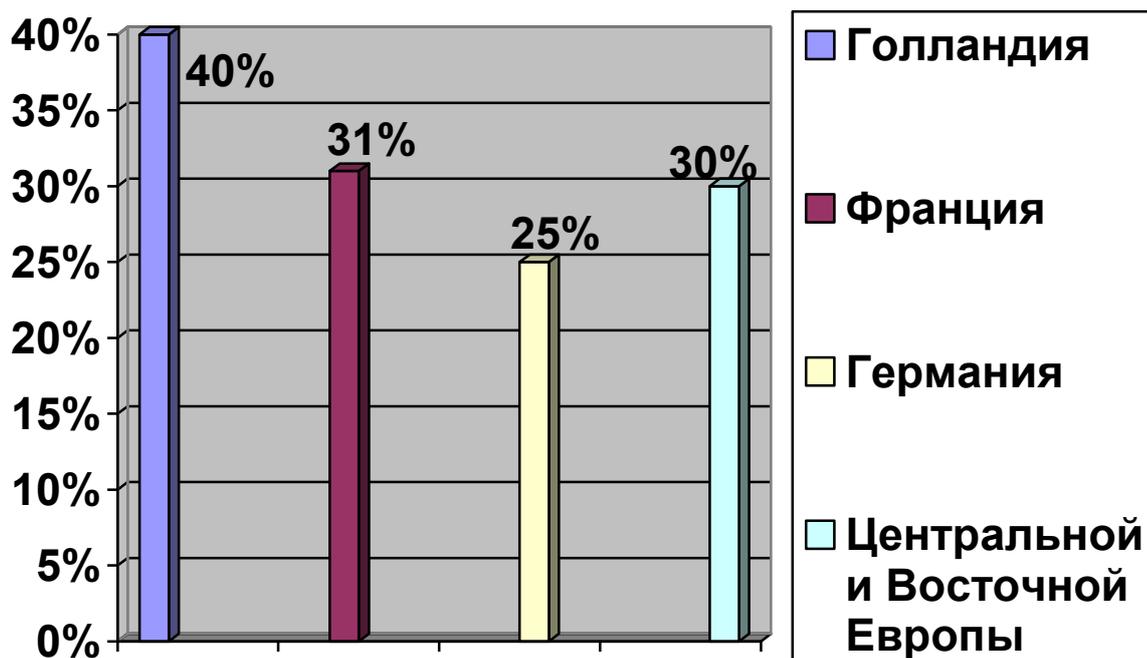


Рис.1.9. Диаграмма доходов транспортных логистических центров в зарубежье

Особенно это характерно для ЕС-15, где доля занятых в таких компаниях составляет 26,6% от количества занятых в транспортном секторе, в то время как в ЕС-12 (новые страны-члены) эта цифра пока достигает только 15%. Среди стран в которых лидирует количество занятых в компаниях, предоставляющие вспомогательные транспортные услуги можно выделить Германию (доля вспомогательных услуг составляет почти 50%), Италию, Испанию, Францию, Великобританию. Наибольшее количество компаний, оказывающих вспомогательные транспортные услуги также сконцентрированы в Германии, Испании, Италии и Великобритании.

Примечательно, что на территории европейского пространства в 1991 г была создана Европлатформа (Europlatforms), которая представляет собой Европейскую ассоциацию грузовых деревень (транспортно-логистических центров). Членами данной организации являются 62 компании, представляющих 10 европейских государств (Италия, Испания, Франция, Порту-

галия, Дания, Германия, Греция, Венгрия, Украина и Люксембург), среди которых и рассматриваемые страны. Они создают и управляют деятельностью транспортно-логистических центров по всей Европе, в которых функционируют порядка 2 400 транспортных и логистических компаний.

Основная цель деятельности Европлатформы заключается в продвижении и расширении концепции создания транспортно-логистических центров на европейском пространстве и по всему миру, а также в установлении и развитии взаимоотношений с транспортно-логистическими системами других стран и регионов.

Согласно Европейской ассоциации грузовых деревень транспортно-логистический центр представляет собой деловой район, в котором все операции по транспортировке, логистическому обслуживанию и обработке грузопотоков, как на национальном, так и на международном уровне, осуществляются различными операторами. Одним из крупнейших транспортно-логистических центров в Европейском Союзе является Bologna Freight Village. Данная грузовая деревня расположена на пересечении 5 крупнейших железнодорожных и 4 автомобильных путей сообщения. Bologna Freight Village расположена в Италии и обслуживает порядка 35% грузопотоков национального происхождения и 16% международного грузового трафика. Грузовая деревня насчитывает около 100 национальных и международных транспортных и логистических компаний, таможенную службу, банковские учреждения, почту, бар и ресторан[21].

На территории ЕС в результате наработанной практики в сфере создания ЛЦ и совместных исследований сформировалась классификация логистических центров, в соответствии с которой все логистических центров делятся на пять категорий:

- 1) Основные логистических центров общеевропейского значения;
- 2) Основные логистических центров частично общеевропейского значения;

- 3) Второстепенные логистических центров регионального значения;
- 4) Национальные вспомогательные логистических центров;
- 5) Региональные / Местные вспомогательные логистических центров.

Критерии принадлежности транспортно-логистических центров к определенной категории

В Европейском Союзе крупные транспортно-логистические центры создаются, как правило, при поддержке государства. Идеология осуществления крупного проекта терминальной системы по инициативе и при участии государства была впервые выработана и реализована в 60-ые гг. при создании транспортно-логистического комплекса Garonog в районе Парижа. С тех пор она совершенствовалась и отрабатывалась на практике в ряде европейских стран.

В Европейском Союзе выработана общая структура, характерная для транспортно-логистических центров. Наличие или отсутствие отдельных элементов зависит от величины транспортно-логистических центров, а также его местоположения и целей функционирования.

Немецкая модель: поддержка на всех уровнях

Чтобы построить эффективную национальную логистическую сеть, которая могла бы с наименьшими издержками обслуживать всю национальную экономику, требуется системный подход и знание логистики.

Такой опыт сегодня есть только у зарубежных специализированных компаний, которые владеют методиками и опытом эффективной локализации объектов, в частности, немецких. В Германии центры транспортной логистики формировались преимущественно на основе имевшихся железнодорожных линий и развязок. Большинство из них рассчитано на параллельное использование автомобильного и железнодорожного транспорта, имеются также трёхмодульные центры логистики. Деятельностью, напрямую связанной с логистикой, в Германии занято около 4,5 млн. человек. Немецкая мо-

дель строительства логистических центров характеризуется рядом особенностей. В первую очередь – это сильная государственная поддержка на всех уровнях, которая основывается на федеральных законах и законах федеральных земель. Федеральный бюджет участвует в финансировании инвестиций через Deutsche Bahn AG (Немецкие железные дороги), широко практикуется выделение дотаций бюджетам федеральных земель, а также целевые дотации и кредитование по конкретным инвестициям. Финансовую поддержку по инвестициям в логистические центры оказывают как федеральные земли, так и местное самоуправление.

Источники инвестиционных средств в немецкой модели также чётко определены:

- инвесторы, желающие сделать инфраструктуру доступной логистическим операторам;
- транспортные компании;
- субъекты, образующие объединения с частным капиталом;
- бюджетные средства и целевые фонды федеральных земель;
- программы и федеральные фонды, направленные на развитие инфраструктуры;
- дотации городов и регионов;
- дотации и программы Европейского союза;
- банковские кредиты.

Жёстко определены функции компании, иницирующей создание логистического центра. Это разработка программы строительства логистического центра и документации, привлечение инвесторов и финансовых средств, покупка и освоение земельных участков, надзор над строительством логистического центра.

Навоийском логистическом центре зерно можно провозить в терминал, упаковывать и железнодорожным или воздушным транспортом отправить в зарубе.

Выводы:

Основным направлением грузоперевозок деятельности хозяйствующих субъектов СИЭЗ «Навои» определено производство широкого спектра высокотехнологичной, конкурентоспособной на мировых рынках продукции за счет внедрения современного зарубежного высокопроизводительного оборудования и техники, технологических линий и модулей, инновационных технологий. На территории СИЭЗ «Навои» созданы все условия для создания промышленных комплексов с полным циклом производства от сырья до готовой продукции во всех отраслях промышленности, по этому состоянию грузоперевозок на транспортном узле Навои улучшается.

Глава II. Анализ работы грузовых терминалов и её совершенствование.

2.1. Динамика и характеристика перерабатываемых грузопотоков

Навоийский регион хорошо развил промышленное производство, квалифицированные трудовые ресурсы и богатые ресурсы сырья, так же как занятие стратегического местоположения в центральной части Узбекистана и он имеет все необходимые условия главной производственной области и промышленного центра.

Располагаясь в центре Узбекистана на пересечении международных наземных и воздушных коридоров "Север-Юг" и "Восток-Запад", аэропорт Навои представляет собой идеальный региональный центр для управления международными грузопотоками.



Рис.2.1. Различные маршруты от Навои

Существует 10 городов различных стран, с общим количеством населения в 100 миллионов чел, в радиусе 2 тысяч км от аэропорта Навои.

Грузопотоков Логистического центра Навои

Таблица 2.1

Логистического центра Навои	Названия направления грузопотока	2009 год, в тоннах	Рост Валовой внутренний продукт	2010 год, в тоннах	Рост Валовой внутренний продукт	2011 год, в тоннах
	Фактический грузопоток	151 423	7%	153022	7%	154102
	Грузопоток СИЭЗ	147204	7%	157508	7%	168534
	Грузопоток НАТО	72000	7%	77040	7%	82433
	Контейнерные	16825	7%	27004	7%	38525
	Общий грузопоток	387452	7%	414574	7%	443594

Такое наиболее выгодное расположение дает оптимальный доступ заказчикам и партнерам и другим региональным аэропортам, создающим идеальные условия для преобразования аэропорта Навои в большой региональный узел международной перевозки грузов.

С 2006 по 2009 годы, 3 миллиона тонн товаров, 17% объема международных авиаперевозок и 30 миллионов человек или 6% международных пассажирских перевозок ежегодно транспортируются по Евразийскому маршруту авиатранспортом. тысяч тонн ежегодно[21].

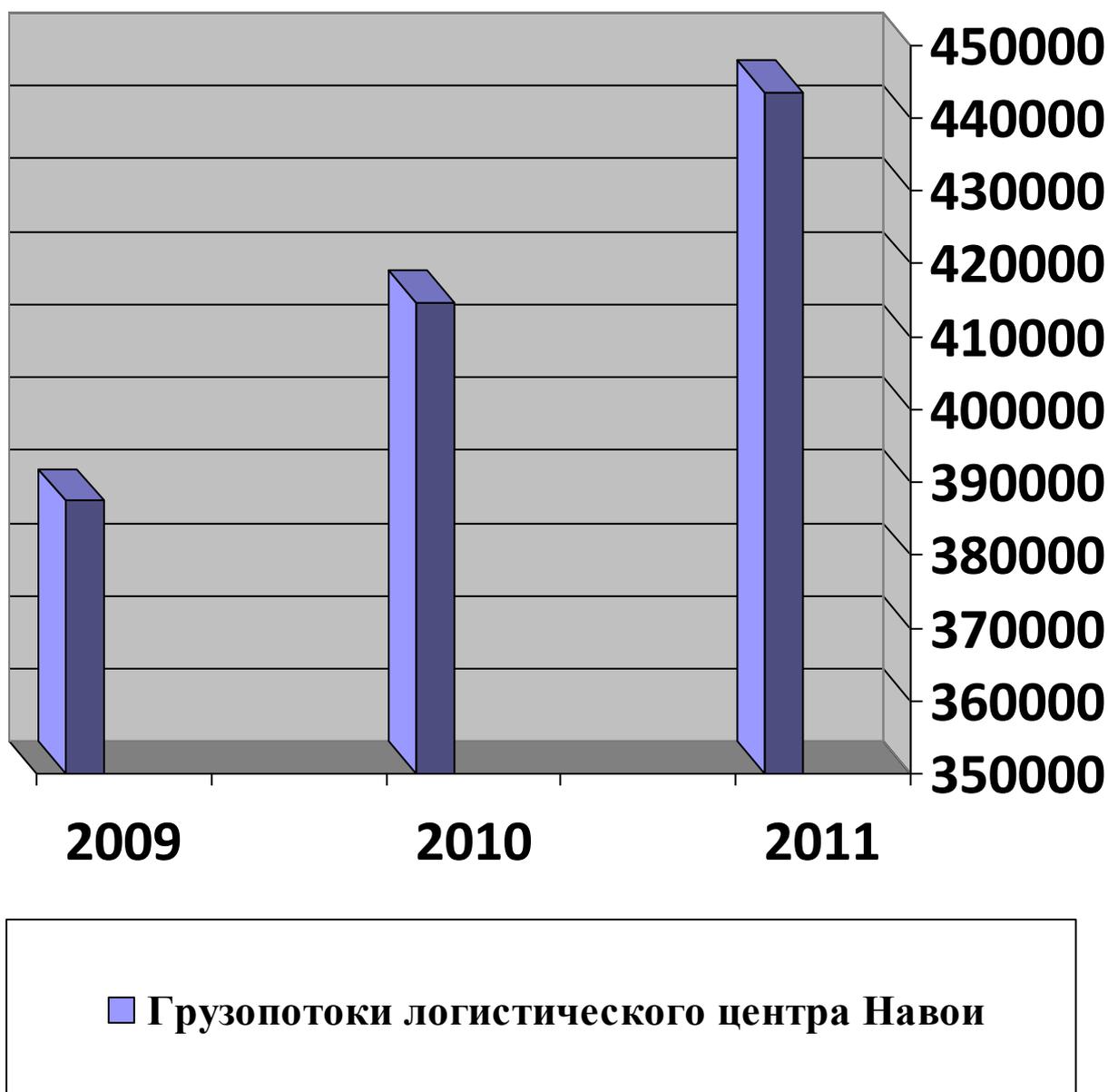


Рис. 2.2.Динамическая диаграмма общих грузопотоков

В грузовом проекте Навоийского логистического центра дается прогнозы, что к 2015 году объемы транспортировки по Евразийском у простран-

ству увеличатся по сравнению с уровнем 2006 года: на 2.4 и транспортировки транзитных грузов на 4.

Привлечение только 5% грузопотока между Европой и Азией в аэропорт Навои переведет его в субрегиональный узел, открывая планы на обработку грузов от 100 до 200 терминале Навои.

Южная Корея заинтересована в среднеазиатском золоте, вольфраме, а также угле, и надеется утвердиться на Узбекском рынке банковских услуг. Однако, именно на энергетическую сферу – углеводородную и урановую – южнокорейские власти возложили свои основные надежды, оба относительно исследования полей в Каспийском море, а также и в Узбекистане. В 2006, Korea National Oil Corp, Korea Gas Corp. и Узбекнефтегаз подписали меморандум о соглашении предоставления корейским компаниям исключительно права исследования и эксплуатации за две залежи нефти и газа - Chust-Par и Namangan-Terachi. Korea National Oil Corp. также является частью международного консорциума, возглавляющего исследование залежей Аральского моря, наряду с Lukoil, Petronas и CNPC. В 2008, корейская газовая компания KOGAS и Узбекнефтегаз пришли к соглашению относительно объединенного исследования и эксплуатации месторождения газа Surgil на Устюртском Плато, на общую стоимость в \$ 1.84 млрд. США. Относительно своей доли, Daewoo International, который пытается инвестировать в углеводороды, подписал соглашение с Узбекнефтегазом на исследование и развитие двух других блоков на Устюртском Плато - Kushkuduk и Ashibulok[17].

Корея также получает интерес в Казахском и Узбекском уране. Страна фактически зависит от ядерной энергии на 40 % от ее электричества, у нее есть двадцать рабочих атомных электростанций, и планирует построить в дальнейшем еще шесть. Однако, южнокорейский проект, который является, возможно, самым амбициозным в отношении открытия Средней Азии, в настоящее время происходит в Навои.

Узбекские власти решили создать большой транспортный центр в городе Навои - один из экономических оплотов страны, поскольку это - местоположение огромного объединения горной промышленности, которое обрабатывает золото и уран, извлеченный в Узбекистане. Идея относительно главного международного логистического центра имеет отечественную функцию: это привлечение иностранных инвесторов в области с сильным экономическим потенциалом, но которые нуждаются в дешевом транспорте, чтобы облегчить экспорт полезных ископаемых и других товаров. Чтобы внедрить и осуществить данный главный проект узлового аэропорта к полным условиям и потенциалу, Узбекские власти подписали меморандум о соглашении с Южной Кореей в 2008. Поэтому множество южнокорейских компаний будут играть активную роль в будущем Узбекском логистическом центре: Korean Air должна внести вклад, в партнерстве с Uzbekistan Airways, относительно модернизации аэропорта Навои и преобразования его в узловой аэропорт. В мае 2009, Hanjin Group была назначена ответственной за работу промышленного совета относительно логистического центра, чтобы расширить сотрудничество аэропорта со сферой наземного транспорта. Точно так же согласно статистике OzbekistanTemirYollari, объем железнодорожных перевозок в 2008 достиг 8.6 миллионов тонн, увеличение на 6 процентов в сравнении с 2005 годом, и числа продолжают расти и сегодня.

На данный момент ИСПЭЗ Навои подписало 19 соглашений на сумму 187 долларов США на образование промышленных предприятий.

В полном объеме, предприятия будут производить продукцию на сумму 375.5 миллионов долларов США в год, половина которых будет отправляться на экспорт. В 2010 году, планировался развитие 50 проектов в СПЭЗ «Навои» [5].

Прогноз грузопотоков был выполнен на 20-летний расчетный период. Рост грузопотока основан на сочетании коэффициента роста Валовой внутренней продукт и коэффициента роста логистического центра, включающего

в себя дальнейший рост грузопотока, обусловленный существованием современного логистического центра, эффективной торговли, маркетинга и управления и распределения ресурсов т современной логистической деятельности. Данные позитивные факторы сделали бы торговлю более привлекательной и выгодной, снизили бы эксплуатационные расходы и увеличили прибыль. В данном пункте, представляя обоснование нашему грузопотоку, следует кратко рассмотреть наш подход в построении прогнозов грузопотоков. Мы применили два коэффициента темпов роста грузопотока на каждый год расчетного периода; Второй коэффициент темпов роста составлен по модели, разработанной консультантами по опытно-конструкторской работе для отражения привлекательности центра логистики для потенциальных клиентов. Данная модель отражает возможное влияние каждого центра логистики на грузопоток на основе руководства, средств и производительности труда центра логистики, а также добавленной стоимости этой поставки к планируемому выпуску продукции и производительности.

Навоинском грузовой терминалом рядом находится несколько грузовые станции. Они рядом с большими промышленными объектами и перевозят грузов этих заводов. Мы в своём проекте будем исследовать у них в основном, какие грузы, каком объеме перевозятся. С этого мы будем определять, какой характеристика перевозимых грузов в грузовом терминале Навои и динамическое показателей грузов в последние годы.

На этом регионе основной грузопоток перевозится 3-ех основными железнодорожными станциями, эти:

- Навоийской железнодорожный станция;
- Тинчликской железнодорожный станция;
- Бинокорской железнодорожный станция;

Мы показали последнее три годы и классификация в этом регионе грузов:

Характеристика и динамика грузопотоков станции НАВОИ



Рис.2.3. Диаграмма грузопотоков станции Навои.

Характеристика и динамика грузопотоков станции БИНОКОР.



Рис. 2.4. Диаграмма грузопотоков станции Бинокор

Характеристика и динамика грузопотоков станции Тинчлик.

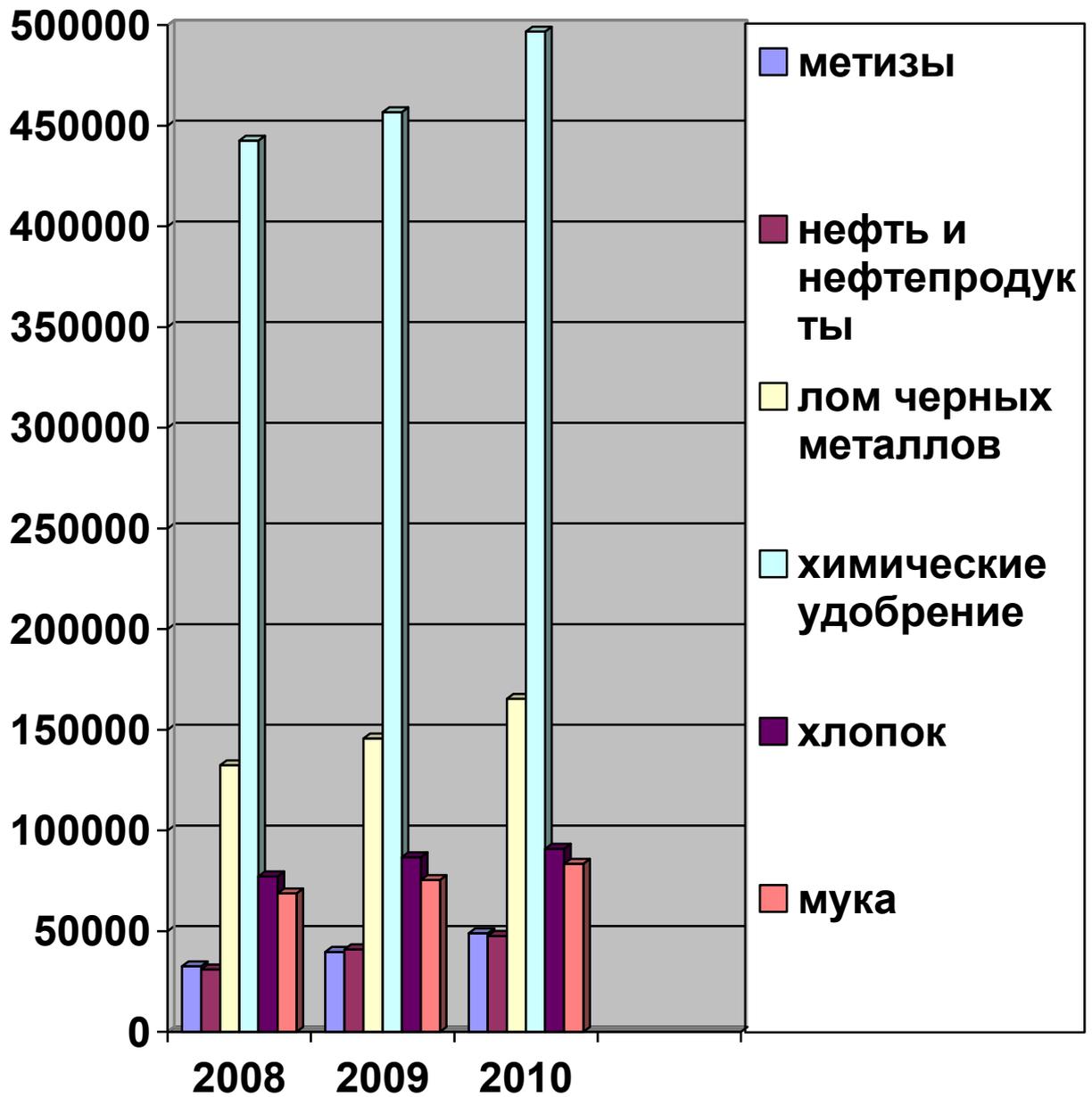


Рисунок 2.5. Диаграмма грузопотоков станции Тинчлик .

В Навоинском регионе основной грузопоток является:

- Химическое удобрение;
- Цемент;
- Строительные грузы;
- Лом черных металлов;
- Промышленное сырьё.

На дальнейшем нам надо создавать для перевозке этих грузов услуги и условие – пакетирование, хранение и другие в грузовом терминале Навои[23].

2.2. Разработка транспортно логистических услуг, реализуемых терминалом «Навои»

В последние 15-20 лет в экономике развитых стран произошли существенные изменения. Эти изменения затрагивают и Узбекистану. Дело в том, что в хозяйственную практику предприятий стали внедряться новые методы и технологии доставки товаров, базирующиеся на развитии новейшей техники в области информатики и коммуникаций. Можно утверждать, что с рубежа 70-80-х годов началось органическое срастание транспорта с обслуживаемым производством, превращение его в звено единой системы "производство - транспорт - распределение". Новый подход к транспорту как ключевой части логистической цепи приводит к необходимости рассмотрения его в разных аспектах. Прежде всего транспортные предприятия и организации должны направить свою коммерческую и производственную деятельность на изучение, анализ и удовлетворение потребностей общества во всех видах транспортных услуг.

До недавнего времени большинство транспортных предприятий выполняли только перевозочные операции, не заботясь о предоставлении спектра других услуг. Это было вызвано административно-контрольной системой управления в стране, отсутствием конкуренции и рыночных отношений. Новые экономические условия, формирование рынка транспортных услуг, по-

явление и усиление конкуренции между предприятиями транспорта предполагают активное изучение опыта функционирования транспорта стран с рыночной экономикой. Понятие "услуга транспорта" начинает широко использоваться в практике организации и планирования работы транспорта.

Услуги транспорта - определяются как подвид деятельности транспорта, направленный на удовлетворение потребностей людей и характеризующийся наличием необходимого технологического, экономического, информационного, правового и ресурсного обеспечения. Под транспортной услугой, следовательно, подразумевается не только собственно перевозка грузов или пассажиров, а любая операция, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением.

Особенности деятельности по предоставлению услуг сводятся к следующим положениям:

- услуги не могут существовать вне процесса их предоставления;
- продажа услуг - это фактически продажа самого процесса труда, поэтому качество услуг определяется качеством самого процесса труда;
- услуги представляют собой конкретную потребительную стоимость только в определенное время и в конкретном месте или направлении, что существенно ограничивает возможность их замен на рынке услуг;
- услуги транспорта относятся к услугам, завершающим или предваряющим процесс материального производства.

В СИЭЗ Навои тоже осуществляется несколько транспортных услуги.

В целях организации полноценной системы распределения грузов по региону Центральной Азии наземным транспортом, а также перераспределения грузопотоков воздушными судами в направлениях север - юг и запад - восток, на территории аэропорта "Навои" будут сооружены склады для хранения и обработки грузов, контейнерная площадка, подведены железнодорожные и автомобильные подъездные пути, закуплена погрузочно-разгрузочная

техника. На сегодняшний день начато строительство складского терминала будущего транспортно-логистического центра.

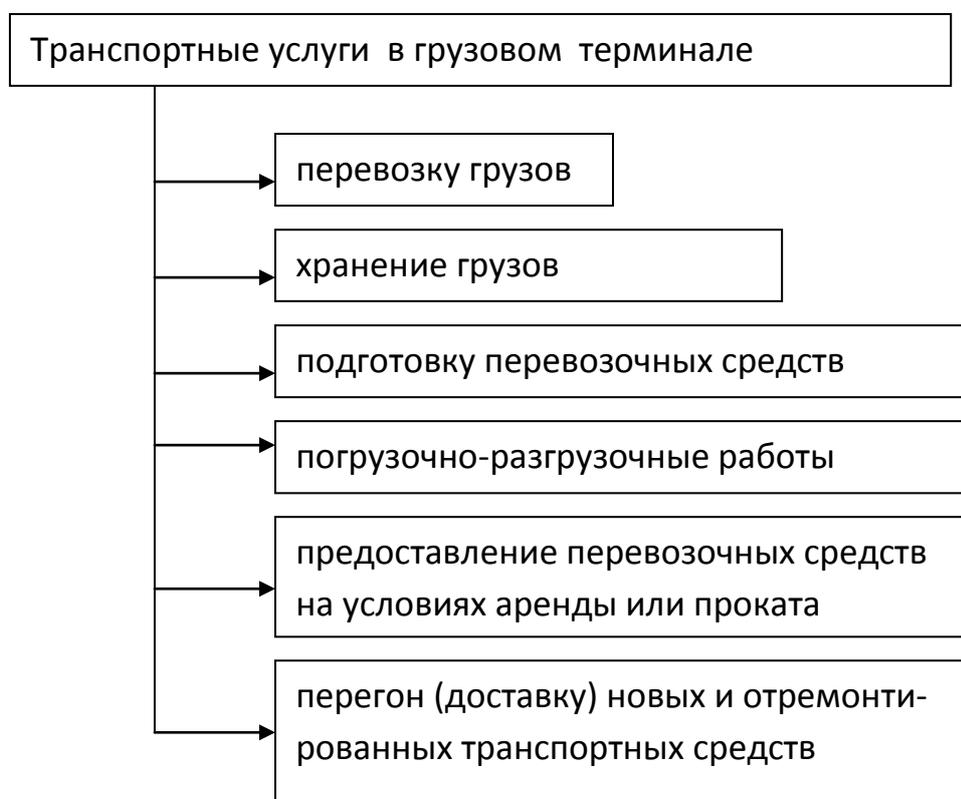


Рис.2.6. Транспортные услуги в грузовом терминале

Развитие транспортно-логистического комплекса неразрывно связано с реализацией планов создания международного центра логистики на базе аэропорта г. Навои. Который будет использоваться в качестве трансконтинентального транспортно-экспедиционного узла, соединяющего Восточную и Юго-Восточную Азию с Европой, Ближним Востоком и странами СНГ. Помимо воздушного авиасообщения, Навои имеет высокий транзитный потенциал наземных перевозок. Через город пролегает развитая сеть транспортных коммуникаций, интегрированная в международную транспортную систему и являющаяся ключевым звеном в системе коммуникаций Центральной Азии и СНГ. В непосредственной близости к аэропорту “Навои” пролегают международные транспортные коридоры: железная дорога “Афганистан – Центральная Азия - Европа” и автомобильная магистраль международного значения “Е-40”, соединяющая Пекин с Парижем[21].

В настоящее время вблизи аэропорта ведутся работы по строительству железнодорожного разъезда, который соединит город со следующими магистральными железнодорожными путями:

- в северо-западном направлении - Учкудук - Нукус - Волгоград с последующим выходом через Россию на страны Европы;

- в восточном направлении - Самарканд - Ташкент - Дустык с выходом на Китай и страны Юго-Восточной Азии;

- в южном направлении - Бухара - Туркменистан - Бандар-Аббас с дальнейшим выходом на страны Ближнего Востока и Персидского залива.

Кроме этого, с вводом в эксплуатацию в 2007 году железной дороги Гузар - Байсун - Кумкурган, проектируемый вблизи г. Навои железнодорожный разъезд позволит обеспечить прямой выход в южном направлении на Афганистан, Пакистан и Индию. В целях организации полноценной системы распределения грузов по региону Центральной Азии наземным транспортом, а также перераспределения грузопотоков воздушными судами в направлениях север - юг и запад - восток, на территории аэропорта "Навои" будут сооружены склады для хранения и обработки грузов, контейнерная площадка, подведены железнодорожные и автомобильные подъездные пути, закуплена погрузочно-разгрузочная техника. На сегодняшний день начато строительство складского терминала будущего транспортно-логистического центра.

В области хорошо развита инфраструктура транспортных сообщений: в области имеются 8 железнодорожных и 9 автомобильных станций, 2 аэропорта и развитая сеть автомобильных дорог. Протяженность железных дорог составляет 390,7 км. Через территорию области проходят железнодорожные линии Ташкент – Туркменистан, Ташкент – Учкудук. Автомобильные дороги всего 4,1 тыс. км, из них 3,3 тыс. км с твердым покрытием, 300 км для международного значения, 2878 км для областного значения и 814 для км местного значения. В городе Навои находится большой современный аэропорт, который может принять различные типы самолетов, включая Airbus и Boeing.

Крупный проект создания субрегионального воздушного узла и материально-технического центра, как ожидается, будет реализован на базе этого аэропорта. В области имеется электросвязь, телефонная связь, в том числе сотовая), функционирует 75 телефонных станций. Услуги сотовой связи предоставляют 5 операторов: «МТС-Узбекистан», «Билайн», «Коском», «Перфактум Мобайл» и «Узмобиайл». Проложено 400 км волоконно-оптических кабелей.

Для максимально эффективного использования преимуществ мультимодального транспортно-логистического узла Навои Свободная индустриально-экономическая зона «Навои» размещена в непосредственной близости от международного аэропорта, автомагистрали Е-40 и железнодорожных путей международного значения. Использование воздушных коридоров с посадкой в Узбекистане предоставляет не менее ощутимую экономию времени и затрат на транспортировку грузов. Так, расстояние из Юго-Восточной Азии в Европу через Навои на 1 тыс. км короче, чем через Дубай. При этом, экономия времени при осуществлении авиаперелета составляет 1,5 часа, а топлива – 15 тонн на каждый авиалайнер. Данные предпосылки легли в основу долгосрочного соглашения Узбекистана и «Кореан Эйр» в рамках проекта создания международного транспортного хаба на базе аэропорта Навои. В непосредственной близости к СИЭЗ пролегают автомобильная магистраль «Е-40», кратчайшим способом соединяющая Европу с Китаем, железная дорога с выходом на рынки стран Центральной Азии, СНГ, Юго-Восточной Азии, Европы, Ближнего Востока и Персидского залива. Автомобильные перевозки грузов в направлении Китай–Европа через Узбекистан короче, по сравнению с маршрутом через китайско-российскую границу примерно на 1000 км. Это сокращает транспортные расходы на 800 долл. с автомобиля. Путь от Ташкента до порта Бандар-Аббас контейнерный поезд проходит за 7 суток, из Ташкента через Тегеран в Стамбул – за 10 дней. Это в 2 раза быстрее перевозок, осуществляемых в обход Узбекистана. Через Навои проходят все основные железнодорожные трассы региона с выходом на юге к портам

Ирана и Турции, а на западе и севере – к портам Черного и Балтийского моря. Самый короткий железнодорожный маршрут из Китая в Европу также пролегает через Навои. С вводом в эксплуатацию железной дороги «Гузар-Байсун-Кумкурган», появилось наиболее короткое транзитное сообщение в Афганистан, Пакистан и Индию[5].



Рис.2.7. Международные транспортные направления грузового терминала Навои

Железные дороги являются самым крупным грузоперевозчиком страны. На их долю приходится большое количество общенационального грузооборота в тонно-км. С точки зрения затрат железные дороги – наиболее рентабельный вид транспорта для перевозок вагонных партий грузом навалом – каменного угля, руды, песка, сельскохозяйственной и лесной продукции - на дальние расстояния. Недавно железные дороги начали увеличивать число услуг с учетом специфики клиентов. В силу выгодного географического положения страны и сложившейся транспортной инфраструктуры узбекский транспортный комплекс имеет большой потенциал в обеспечении тех интеграционных процессов, которые происходят сегодня в Ев-

ропе и Азии, а также в развитии транспортно-экономических связей между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, Индийского океана и Персидского залива.

Основной функцией логистического центра будет содействие входному, экспортному, внутреннему и внешнему передвижению товаров, услуг и соответствующей информации. Это и будет прямым ответом на текущие вопросы транспортировки в Узбекистане и Центральной Азии, а также в основном будет отвечать потребностям потребителей, изготовителей, торговым и распространяющим секторам. Ключевые виды деятельности и фокусировка будут включать в себя обслуживание заказчиков, транспортировку, закуп, складское хранение, перемещение материалов, стратегическое планирование, инвентаризационный учет и прогнозирование, по возможности применение электронной коммерции для сбора и переупаковки материалов, объединения заказов и отправок, и физическая доставка грузов.

Месторасположение центра и его функция являются ключевым для всех бенефициаров – государственных и частных – от изготовителей ищущих снижения затрат до потребителей/транспортировщиков грузов ищущих увеличения производительности, сокращения длительности поездки и снижения затрат; до заказчиков и потребителей ищущих улучшенных услуг, цены и удовлетворенности; до логистической цепочки ищущей оптимизации ресурсов, поставки и исполнения; до правительства ищущего увеличения торговли и улучшения экономики, развития инвестиций, увеличения параметров и статуса как торгового партнера/места ведения торгово-промышленной деятельности и стимулирование трудоустройства и местной производительности и объемов.

Предполагается, что основными возможностями для роста операторов, поставщикам логистических услуг и центров реализации будет обслуживание через центр, который будет компьютеризован, автоматизирован и оборудован современным грузоподъемным оборудованием и информационными си-

стемами для обеспечения быстрой и эффективной доставки на значительные географические рынки и участки. По возможности, будет предоставляться ряд дополнительных услуг – общее управление логистикой, инвентаризационный учет/отслеживание, упаковка, маркировка/штриховое кодирование, закуп/управление поставщиками, обслуживание заказчиков - возврат, ремонт. Применение качественных информационных систем и интернета улучшит своевременность доставок логистического центра, обеспечивая взаимный обмен информацией относительно продукции. По возможности, должны быть установлены и приняты новые технологии, так как они будут основной движущей силой. Это включает в себя сканирование штрихового кода, систем автоматического складирования и поиска, современного грузоподъемного оборудования, компьютерного отслеживания фрахта, систем распознавания голосовой речи/перспективных средств связи, автоматического закупа, систем производства/продаж.

Наиболее важной инфраструктурой в Логистическом Центре являются склады и интермодальные терминалы. Склад является инфраструктурой, где в основном будет осуществляться бизнес деятельность транспортного оператора. В пределах нашего плана в проекте был рассмотрен все возможные типы складов основанных на потребностях и деятельности транспортных операторов и груза, с которым они работают – общие склады для хранения; большие склады (для логистической деятельности); склады смены транспорта; склады с подъемными доковыми боксами; склады с кондиционированным воздухом.

Для предоставления услуг, во многих направлениях в проекте был рассмотрен, что логистический центр будет похожим на мелкое поселение, спланированное и построенное для лучшего управления всеми видами деятельности, вовлеченными в передвижение грузов. Таким образом, в дополнение необходимой инфраструктуры, логистический центр будет также предоставлять услуги, необходимые для соответствия и отвечающие требованиям,

возникающим из основных видов деятельности транспорта; услуг почтовой службы/телефонии/автобусных перевозок; участков для упаковывания, погрузки/разгрузки товаров; кафе/досуга; заправочных станций с автоматическими установками.

Преимущества работы операторов внутри специализированного участка, участка определенного только для транспортировки, оборудованным всеми связанными услугами, включают в себя:

- Соединение с основной сетью дорог/ж.д путей и портов;
- Возможность перегрузки;
- Доступ к комплексным логистическим услугам;
- Доступ к коммунальным услугам.

Железные дороги Узбекистана - это хорошо развитая транспортная система с общей протяженностью магистралей 4.1 тысяч километров. Программа информатизации предусматривает кардинально новый подход к решению задачи повышение эффективности работы железных дорог. Все это позволяет управлять подвижным составом на больших полигонах сети с существенным увеличением участковой скорости и снижением сроков доставки грузов[23].

Автоматизация перевозочного процесса является одним из приоритетных направлений развития железных дорог Узбекистана. ГАЖК создает единую магистральную волоконно-оптическую сеть связи, которая становится базовым элементом для внедрения всех отраслевых программ в области информатизации и связи. Сеть строится на основе самых передовых технологий и позволяет создать единое информационное пространство между многими странами мира.

Программа реформирования железнодорожного транспорта подразумевает повышение эффективности за счет развития конкуренции и привлечения инвестиций. Если раньше основная задача железных дорог

формулировалась как "Перевозки", то теперь это "Транспортное обслуживание".

Одним из основных факторов коммерческой эффективности и устойчивого положения железнодорожного транспорта на рынке является уровень организации обслуживания потребителей услуг. Так как основной целью является увеличение доходов от грузовых перевозок за счет комплексного и качественного обслуживания, гарантированности исполнения заказов клиентов и повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта. Исполнение принятых заявок на перевозки грузов, обеспечение доступа к инфраструктуре железных дорог всем потребителям услуг невозможно без использования и применения современных достижений в области информационных технологий, средств связи и вычислительной техники.

В настоящее время сформулированы цели информационной системы отрасли- конкретные и актуальные для ГАЖК «УТЙ» в целом.

Одним из ключевых задач создания единого информационного пространства является образование взаимоувязанной сети связи федерального железнодорожного транспорта.

ГАЖК «УТЙ» сегодня имеют одну из самых высокоразвитых информационно-технологических систем - сеть мощных и прекрасно оборудованных вычислительных центров, включая головной вычислительный центр, эффективные средства передачи данных, охватывающие всю сеть железных дорог, квалифицированный и хорошо организованный персонал.

В дальнейшем Свободной индустриально экономической зоне Навои предлагается создание следующих комплекс услуг транспорта, чтобы логистический центр развивался высоких уровнях. Некоторые транспортные услуги уже осуществлялся в этой зоне.



Рис.2.8. Железнодорожные транспортные направления Свободной индустриально экономической зоне Навои.

Анализ опыта позволяет предложить следующую классификацию услуг транспорта:

- по признаку взаимосвязи с основной деятельностью предприятий транспорта услуги подразделяются на перевозочные и не перевозочные;
- по виду потребителя, которому предоставляется услуга, на внешние (предоставление нетранспортным предприятиям и организациям) и внутренние, (предоставление другим предприятиям и организациям транспорта);
- по характеру деятельности, связанной с предоставлением определенной услуги, на технологические, коммерческие, информационные.

В последнее время важность и значимость транспортных услуг постоянно возрастает, расширяется - индустрия услуг и все большее число компаний и работников включаются в нее. Целый ряд транспортных посредников становятся предприятиями сервиса, в которых услуги неразрывно связаны с продвижением и реализацией товаров, причем стоимость услуг может превосходить прямые затраты на производство.

Наиболее значимыми компонентами при оценке качества предоставляемых услуг могут выступать следующие:

- среда (интерьер, оборудование, внешний вид персонала и т.д.);
- надежность (исполнение точно в срок);
- ответственность (гарантии исполнения услуг, желание персонала помочь потребителю услуг);
- законченность (наличие определенных навыков, необходимых знаний и компетентность персонала);
- доступность (легкость установления контактов);
- безопасность (отсутствие риска и недоверия со стороны потребителя услуг);
- вежливость (любезность, корректность персонала);
- коммуникабельность (способность персонала общаться с потребителем услуг на доступном и понятном ему языке);
- взаимопонимание (искренний интерес к потребителю услуг, способность встать на его место).

В логистическом центре Навои для инвесторов тоже создан много условие и удобства. В 2008 году общий объем инвестиций составил 463 млрд. сум (330,2 млн. долл.), в том числе привлечено иностранных инвестиций на общую сумму 80,3 млн. долл., или 20% от общего объема инвестиций. Объем иностранных инвестиций на душу населения составил 97,0 долл. США. Для иностранных инвестиций в Республике Узбекистан установлен национальный режим, предусматривающий предоставление иностранным инвестициям условий не менее благоприятных, чем соответствующие условия для инвестиций, осуществляемых юридическими и физическими лицами республики. Предприятия, привлекающие прямые частные иностранные инвестиции и расположенные в сельских населенных пунктах Навоийской области[5].

В последние годы логистика все в большей степени занимается управлением сервисных потоков, так как многие не только производят готовую продукцию, но и оказывают сопутствующие услуги. Логистический подход целесообразен и эффективен для предприятий, оказывающих только услуги, в том числе и транспортные. Спрос на услуги транспорта во многом зависит от развития имеющихся в регионе видов транспорта, степени их интеграции в единую систему, уровня тарифов по видам транспорта, ассортимента и качества услуг, предоставляемых возможным клиентам. Удельный вес транспортных услуг с развитием рыночной экономики и ее инфраструктуры, как правило, возрастает, и это характерно практически для всех стран.

В связи с внедрением логистики в странах с рыночной экономикой пересматривается политика в области транспорта. Транспорт начинает играть ключевую роль в системе товародвижения. Предполагается, что в дальнейшем технико-эксплуатационные особенности отдельных видов транспорта обеспечат им надежное положение на рынке транспортных услуг, особенно в условиях повышенного спроса на перевозки грузов мелкими отправлениями, которые, в свою очередь, ускорят развитие автоматизированной обработки грузов, контейнеризации и пакетизации, а также информатики в области грузовой и перевозочной работы.

Транспортное обслуживание клиентов на перевозку грузов включает:

- выбор соответствующей упаковки согласно физическим свойствам товара (груза);
- нанесение на упаковку маркировки, штрих кодов и специальной обозначений;
- использование унифицированной транспортной тары, формирование грузовых единиц, пакетирование и контейнеризация;
- выбор оптимального (рационального, приемлемого) вида перевозки и транспортных средств;

- наиболее полное использование грузоподъемности транспортных средств посредством правильной загрузки;
- соблюдение технологий при ведении погрузочно-разгрузочных работ;
- использование современных технологий и подходов к организации размещения, учета товаров и запасов на складах и терминалах;
- применение современных информационных технологий и компьютерной поддержки.

По данным зарубежной печати стоимость транспортных расходов в процессе производства и реализации продукции доходит до одной трети цены конечного продукта. Вот почему рационализация, а лучше оптимизация транспортных, погрузочно-разгрузочных, тарно-упаковочных, экспедиционных и складских операций является важным резервом снижения издержек и экономии ресурсов. До недавнего времени повышению эффективности доставки продукции уделялось недостаточное внимание, как и всей сфере обращения.

Изучение спроса на транспортные услуги свидетельствует, что одним из главных требований клиентов к работе транспорта является своевременность отправки и доставки грузов. Транспортное обслуживание и его характер во многом определяет спрос на перевозки. К параметрам, характеризующим спрос, можно отнести: род груза (вид поездки) и объем перевозок; размеры обслуживаемой территории; регулярность грузопотоков; срочность и время доставки; уровень тарифов; необходимость хранения товаров (технологического простоя-пересадки) в цикле доставки; юридическое положение отправителя или получателя(предприятие или частное лицо).

В настоящее время все большее значение начинают приобретать задачи повышения уровня транспортного обслуживания клиентов, которые в рыночных условиях хозяйствования тесно связаны с проблемой сервиса и качества предоставляемых услуг. Под качеством понимают совокупность свойств и характеристик услуги, которые придают ей способность удовлетворять по-

требности клиентов. Если компания обязуется доставить груз по назначению и в оговоренные контрактом сроки в условиях сохранности, то в будущем клиент ожидает, что перевозчик сократит время простоя, снизит плату за хранение, расширит сеть доставки, повысит качество предоставляемых услуг.

Четкость обслуживания потребителей услуг характеризуется продолжительностью цикла обслуживания, который измеряется временем от получения заказа до его выполнения.

Одним из важных вопросов логистического обслуживания является цена, как ожидаемая компенсация за общий пакет услуг, которую грузовой терминал предлагает потребителю. Определить цену на логистические услуги гораздо труднее, чем цену на саму транспортировку, так как во многом цена логистических услуг зависит от восприятия клиентом всей системы обслуживания. Выбор оптимального уровня обслуживания клиентуры определяется динамикой величины затрат. Выявлено, что, начиная с 70% и выше затраты на обслуживание растут экспотенциально в зависимости от уровня обслуживания, а при уровне обслуживания 90% и выше сервис становится невыгодным.

Для улучшения транспортного обслуживания информация о качестве транспортных услуг, полученная на основании накопленного опыта и пожеланий клиентов, должна тщательно изучаться и анализироваться.

2.3. Общая структура грузового терминала «Навои»

Существующий транспортно-транзитный потенциал Узбекистана, имеющиеся благоприятные условия для использования возможностей международного транзита и широкого участия в международных системах транспортных коммуникаций открывают перспективы создания на базе аэропорта г. Навои международного интермодального логистического центра. Который будет использоваться в качестве трансконтинентального транс-

портно-экспедиционного узла, соединяющего Восточную и Юго-Восточную Азию с Европой, Ближним Востоком и странами СНГ.

Органом, координирующим и регулирующим деятельность СИЭЗ «Навои» является Административный совет, образованный 27 января 2009 года решением Правительства Республики Узбекистан. Административный совет является коллегиальным органом представителей государственных ведомств, обеспечивающим взаимодействие государственных органов по вопросам обеспечения эффективного функционирования СИЭЗ «Навои» [19].

Административный совет осуществляет следующие функции:

- проводит отбор инвесторов для размещения в СИЭЗ "Навои", определяет основные условия соглашений об инвестировании;
- осуществляет координацию деятельности органов государственного управления и органов государственной власти на местах по вопросам, связанным с функционированием СИЭЗ "Навои";
- устанавливает стоимость аренды земельных участков, а также зданий и сооружений, находящихся в государственной собственности;
- утверждает проекты строительства производственной инфраструктуры СИЭЗ "Навои", финансируемые за счет централизованных источников;
- назначает директора Дирекции СИЭЗ "Навои", осуществляет руководство и контроль за деятельностью Дирекции СИЭЗ "Навои", а также контроль за целевым использованием средств самостоятельного бюджета и Фонда развития СИЭЗ "Навои";
- принимает решения о досрочном расторжении соглашений об инвестировании при невыполнении принятых обязательств.

Эти основные виды деятельности Центра будут предоставляться в пределах следующей общей структуры:



Рис.2.9. Схема общей структуры грузового терминала Навои

Оперативное управление деятельностью СИЭЗ "Навои" осуществляется Дирекцией, создаваемой в форме Государственного унитарного предприятия со статусом юридического лица. Устав Дирекции утверждается Кабинетом Министров Республики Узбекистан.

Дирекция СИЭЗ "Навои":

- регистрирует и ведет реестр участников СИЭЗ "Навои", выдает им соответствующие свидетельства;

- осуществляет учет других хозяйствующих субъектов, не являющихся участниками СИЭЗ "Навои";
- предоставляет участникам СИЭЗ "Навои" и другим хозяйствующим субъектам земельные участки на территории СИЭЗ "Навои" в аренду без права сдачи их в субаренду, передачи своих прав и обязанностей по договору аренды другому лицу, передачи арендного права в залог, внесения их в качестве вклада в уставный капитал. Продажа и иное отчуждение земельных участков на территории СИЭЗ "Навои" запрещается;
- управляет находящимися в государственной собственности объектами недвижимости, расположенными на территории СИЭЗ "Навои", в пределах предоставленных ей полномочий;

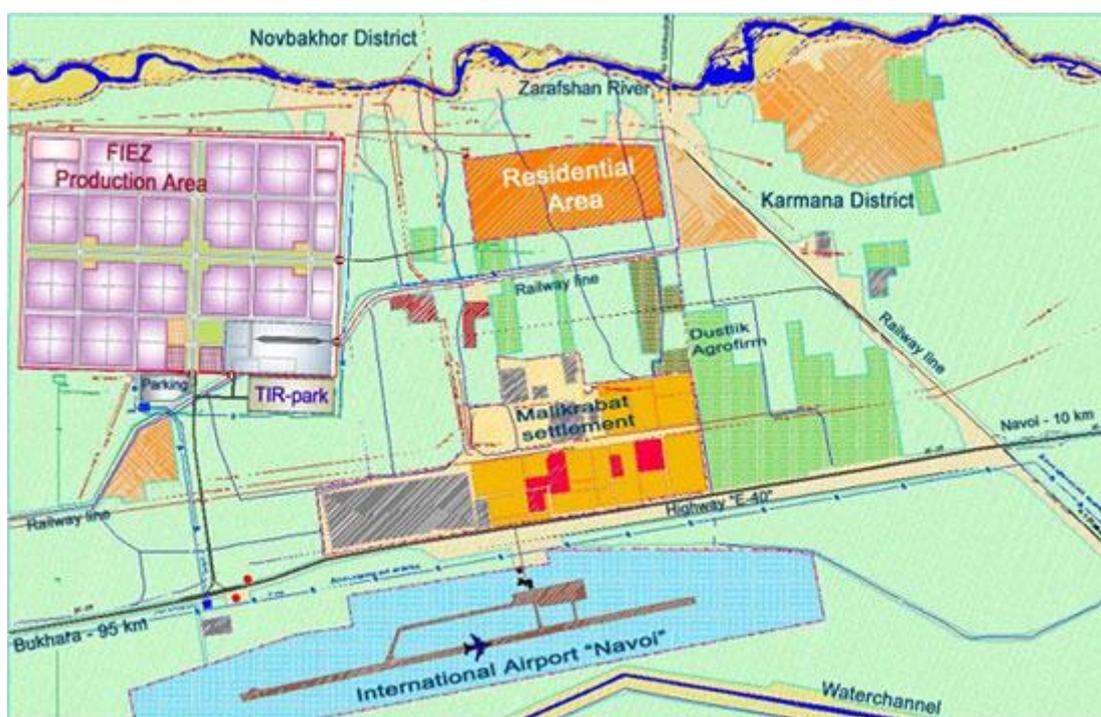


Рис.2.10. Расположение Навоинского грузового терминала.

- осуществляет контроль за надлежащим выполнением инвесторами принятых на себя обязательств;
- на основании решения Административного совета обращается в суд с исковыми заявлениями о расторжении соглашений об инвестировании при невыполнении принятых обязательств;

- осуществляет другие функции по оперативному управлению деятельностью СИЭЗ "Навои". Кроме того, правительство обычно отвечает за укрепление связей транспортной инфраструктуры и сохранение конкуренции в данном секторе.

Структура управления логистическим центром



Рис.2.11.Схема структуры управления логистическим центром

Юридическая служба – занимается юридическими вопросами, связанными с перевозочным процессом и правильности оформления документов, связанных с деятельностью ЛЦ.

Маркетинговая служба – занимается организацией предоставления услуг на должном уровне, ориентированные на возможность более полного удовлетворения требований спроса конкретных потребителей, связанных с перевозкой товаров и получение на этой основе высокой прибыли.

В современном мире маркетинг это один из наиболее действенных и реальных рычагов повышения прибыльности работы транспортных фирм и компаний при этом основываясь на качестве и конкурентоспособности.

Информационная служба – это отдел, в котором циркулирует информационный поток, необходимый для управления и контроля за логистическими операциями.

Отдел погрузочно-разгрузочных работ – занимается координацией процессов погрузочно-разгрузочных работ и подготовкой необходимой техники для осуществления данных операций.

Терминальная служба – приводит груз по приведению груза в транспортабельное состояние для эффективной перевозки включая разгрузку, погрузку и прочие сопутствующие процессы.

Финансовая служба – ведет учет по движению денежной массы, ее распределение, бухгалтерский учет и др.

Экспедиторская служба – предоставляет услуги л любого вида по перевозке, консолидации, хранению, обработке или распределению груза, а также вспомогательные консультационные услуги связанные, с выполнением вышеперечисленных услуг, включая таможенные и финансовые вопросы и др. вопросы.

Коммерческая служба – проводит работы, связанные с оптовой продажей товаров поступивших на склады ЛЦ для свободно продажи.

Таможенная служба – проводит работы, связанные с таможенной очисткой грузов АТС и его беспрепятственным следованием до места назначения. Данная служба является независимой иот логистического центра.

Отдел транспорта – предоставляет услуги по транспортировке грузов, поиском необходимого подвижного состава и предоставлением услуг, связанных с перевозочным процессом.

Сервисная служба – организует отдых, питание и медицинское и прочее обслуживание водительского состава заказчиков. (гостиницы, кемпинги почта, телеграф и т.д.).

Служба страхования – производит страхование различного вида.

Определение функций участников Логистического центра:

- Руководящий персонал ;
- Ключевые цели и задачи.

Функция управления обеспечивается государством и представлена на разных уровнях (местном, региональном, национальном). Государство также является владельцем земли и имеет право пользования землей. Государство несет ответственность за развитие инфраструктуры (автодороги, железные дороги, водные пути, порты, терминалы).

Целями органа управления являются:

- непосредственная разработка территории
- координация территориально-пространственного планирования
- обеспечение свободной конкурентной рыночной среды
- заключение концессионного / арендного соглашения с исполнительным органом

- создание тарифной политики в отношении доходов от недвижимости

Ключевые участники

Ключевыми Управляющими организациями являются:

- o Местная общественность
- o Региональный совет
- o Национальное правительство
- o Маркетинг.

Предполагается, что основными возможностями для роста операторов, поставщикам логистических услуг и центров реализации будет обслуживание через центр, который будет компьютеризован, автоматизирован и оборудован современным грузоподъемным оборудованием и информационными си-

стемами для обеспечения быстрой и эффективной доставки на значительные географические рынки и участки.

По возможности, будет предоставляться ряд дополнительных услуг – общее управление логистикой, инвентаризационный учет/отслеживание, упаковка, маркировка/штриховое кодирование, закуп/управление поставщиками, обслуживание заказчиков - возврат, ремонт. Применение качественных информационных систем и интернета улучшит своевременность доставок логистического центра, обеспечивая взаимный обмен информацией относительно продукции. По возможности, должны быть установлены и приняты новые технологии, так как они будут основной движущей силой.

Деловая среда будет иметь результативное улучшение посредством определения специального участка для транспортровки, логистики и распространения товаров в Узбекистане; общий подъем территории и рационализация местной инфраструктуры для оптимизации использования Логистического Центра; в то время как охрана окружающей среды (перемещение интенсивного дорожного движения от населенных пунктов и перенаселенных районов к логистическому центру) и строительство/улучшение инфраструктуры будут соответствовать особому критерию, требуемого операторами.

По отношению к качеству транспортных соединений, стандарты сервиса на высоком уровне будут являться ключевыми в достижении необходимых уровней конкурентоспособности и эксплуатации. Увеличение грузовых перевозок в Центральной Азии и в/из Китая/Европы, плюс растущий спрос, перспективы и конкуренция требуют наиболее эффективной транспортировки и логистических решений, решений которые будут направлены на следующие 10 ключевых критериев:

- Оптимизация логистической цепочки
- Максимизация использования грузовых машин/контейнеров
- Оптимизация использования складов
- Оптимизация организации труда, организационной структуры и выплат

- Снижение общих транспортных расходов
- Снижение общего времени транспортировки и минимизация простоев на таможнях
- Управление затратами на персонал
- Поддержка транспортных операторов для увеличения бизнес деятельности транспортируемой через и внутри Центральной Азии с увеличением торговых потоков
- Предоставление реальной и значительной экономической выгоды
- Поддержка транспортных операторов частного сектора для улучшения их оборота и их местной трудовой базы.

С целью развития комбинированности, ключевой целью будет фокусирование на соединении потока грузоперевозок управляемым транспортными и логистическими операторами и предоставления соответствующей и подходящей транспортировки и дополнительных решений.

Данный График работ логистического центра Навои фокусируется на ключевой роли управляющей компании и их ответственности на строительство всей инфраструктуры, складского хозяйства и интегрального обслуживания, как только оформлено право собственности на землю, план размещения/планирование, бизнес план и юридические аспекты. Впоследствии их роль является критической относительно административного, финансового, коммерческого и эксплуатационного управления Логистического Центра и управления общей собственностью. Наиболее важной инфраструктурой в Логистическом Центре являются склады и интермодальные терминалы. Склад является инфраструктурой, где в основном будет осуществляться бизнес деятельность транспортного оператора. В пределах нашего плана мы оценили все возможные типы складов основанных на потребностях и деятельности транспортных операторов и груза, с которым они работают – общие склады для хранения; большие склады (для логистической деятельно-

сти); склады смены транспорта; склады с подъемными доковыми боксами; склады с кондиционированным воздухом[5].

Организационная структура будет идеальным Государственно-Частным Партнерством (ГЧП) – наиболее широкораспространенной и эффективной организационной структурой для компаний управляемых логистическими Центрами. Долевым капиталом будут обладать государственные и частные партнеры в различных процентах. В большинстве случаев, мы предвидим, что Государственные органы власти будут являться основными и крупными акционерами компании.

На основе нашего опыта и предложений, применяемых в пределах нашего изучения, акции и долевой капитал большинства компаний выпускаются между:

- Государственной и местной территорией планируемой органами государственной власти;
- Государственными и местными транспортными компаниями;
- Местными транспортными ассоциациями ;
- Торговыми палатами;
- Банками;
- Страховыми компаниями;
- Промышленными ассоциациями.

Месторасположение является ключевым фактором для всех транспортных операторов, чьей основной деятельностью является перемещение грузов с одного места на другое с использованием различных типов транспортировки. Снижение времени доставки в конечный пункт назначения либо следующей связке в логистической/транспортной цепочке является одним из основных критериев, который может создать значительную разницу при выборе транспортного оператора. Обеспечение непрерывности между всеми транспортными соединениями и координацией всех методов транспортировки являются некоторыми из ключевых задач логистического центра. Это и является

ся причиной, почему Навои располагается как центр для транспортировки и распространения товаров.

Международный аэропорт Навои имеет сертификат ICAO CAT II взлетно-посадочной полосы, 4,000 м x 45м с ILS, радаром и освещением. К тому же аэропорт оборудован последним навигационным оборудованием Фалеса и наземным грузоподъемным оборудованием поддерживающим работу B747-400F Аэропорт может обслуживать самолетами B747-400, AN-24, TU-154 и имеет текущее обслуживание на обращение объема топлива 370,000 галлонов с 24 топливными резервуарами[17].

Эти предпосылки образовали основу для долгосрочного соглашения между Узбекистанскими и Корейскими Авиалиниями в рамках проекта на создание международного транспортного узла в аэропорту Навои.

Одним из важнейших элементов для достижения полного коммерческого потенциала Центра Навои, необходима организовать единую структуру.

Выводы.

Был проанализирован грузопоток и сделан прогноз развития грузопотоков до 2020 года. В работе представлен анализ сети железных дорог в узле Навои. Было проанализировано структура грузопотоков по видам поступающих грузов. Это явилось основой для предложения типов грузовых терминалов вблизи станции:

1. Станция Навои
2. Станция Тинчлик
3. Станция Бинокор

Изучены его организационные структуры, основные функции, выполняемые виды перевозок и создаваемые транспортно-логистические услуги.

Глава III. Формирование системы грузовых терминалов в транспортном узле Навои.

3.1. Определение потребности в грузопереработке в ЛЦ Навои

Прогноз грузопотоков был выполнен на 20-летний расчетный период. Рост грузопотока основан на сочетании коэффициента роста ВВП и коэффициента роста логистического центра, включающего в себя дальнейший рост грузопотока, обусловленный существованием современного логистического центра, эффективной торговли, маркетинга, управления и распределения ресурсов современной логистической деятельности. Данные позитивные факторы сделали бы торговлю более привлекательной и выгодной, снизили бы эксплуатационные расходы и увеличили прибыль.

В расчетах были применены два коэффициента темпов роста грузопотока на каждый год расчетного периода; первый коэффициент основан на официальных прогнозах ВВП для страны, в которой расположен логистический центр. Второй коэффициент темпов роста составлен по модели, разработанной консультантами по опытно-конструкторской работе для отражения привлекательности центра логистики для потенциальных клиентов. Данная модель отражает возможное влияние каждого центра логистики на грузопоток на основе руководства, средств и производительности труда центра логистики, а также добавленной стоимости этой поставки к планируемому выпуску продукции и производительности.

В данном пункте, представляя обоснование нашему грузопотоку, следует кратко рассмотреть наш подход в построении прогнозов грузопотоков.

Ниже представлено краткое описание прогнозируемых грузопотоков, которые будут проходить через предложенный объект в Навои:

Прогнозируемые грузопотоки, проходящие через ЛЦ Навои

Таблица 3.1

Средне-годовой грузопоток Логистический Центр Навои - Грузопоток тон в год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	Средне-годовой грузопоток Годы 2006-2010	Средне-годовой грузопоток Годы 2011-2015	Средне-годовой грузопоток Годы 2016-2020
Существующий/Прогнозируемый грузопоток	64 889	70 119	91 789	31 226	89 173	607 636	1 144 503	1 202 884
СЭИЗ грузопоток	80 331	68 010	90 680	36 020	81 360	2249 081	2 840 450	2 985 342
НАТО грузопоток	8 203	3 936	9 572	05 547	11 880	133 703	154 272	162 142
Контейнеры (тон)	1 222	9 993	07 678	56 666	20 075	580 566	763 002	801 923
Общий прогнозируемый грузопоток	74 645	02 058	89 720	229 459	602 488	3570 987	4 902 227	5 152 290
ЛЦ тон	4 200	6 554	6 305	04 052	30 128	273 436	424 125	445 760
СЭИЗ грузопоток	6 066	3 602	8 136	47 204	96 272	449 816	568 090	597 068
НАТО грузопоток	5 281	7 575	9 829	2 219	4 752	53 481	61 709	64 857
Контейнеры (тон)	4 428	4 497	7 687	4 833	7 026	203 198	337 752	354 980
Общий грузопоток ЛЦ	59 975	12 228	61 957	48 308	48 178	979 932	1 391 676	1 462 665
Доля общего грузопотока	3,70%	0,23%	9,44%	8,33%	7,97%	27,44%	28,39%	28,39%

На графике, представленном ниже, показаны первые 10 эксплуатационных лет, ожидаемая тенденция увеличения контейнеризации, как и процентное соотношение в пределах общего прогнозируемого грузопотока, так и в процентном соотношении прогнозируемого грузопотока через логистический центр[5].

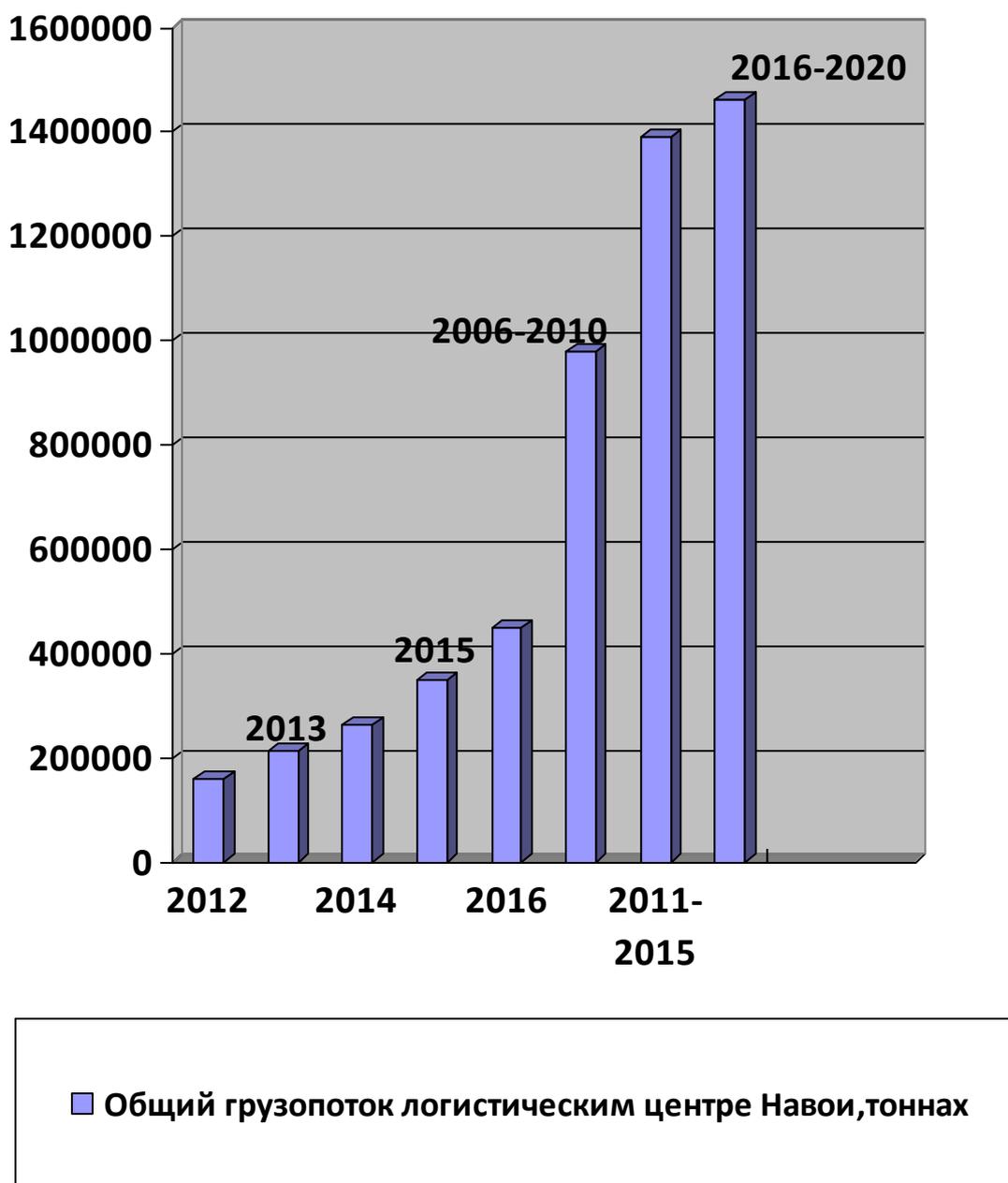


Рис.3.1. Диаграмма общего грузопотока в логистическом центре Навои

В данном пункте, представляя обоснование нашему грузопотоку, следует кратко рассмотреть наш подход в построении прогнозов грузопотоков.

Таблица 3.2

Обоснование Прогноза грузопотоков Навои

Компоненты перевозок	Определение	Проектирование
Основные перевозки логистического центра	Данные о транспорте основаны на официальных данных о транзите груза для воздушной перевозки, импортных/ экспортных перевозках по железной дороге (дорожные и железнодорожных пути на основании 50/50), транспорта/груза НАТО в Афганистан	Мы оценили, что логистический центр привлечет 30% этого транспорта, с применением факторов Валовой внутренний продукт и развития логистического центра (только от 1 до 10 лет)
	Перевозки в Специальная экономическая зона были основаны на данных о потребляемых продуктах/ выпускаемых продуктах Компании СПЭЗЗ. Эти данные были получены следу-	Перевозки в Специальная экономическая зона с общей площадью 564Га был получен следующим образом: так как в 2012, 10.0% на уровне «завладения», образуя 564га х

<p style="text-align: center;">СПЭЗ Грузопоток</p>	<p>ющим образом: принимаемая эффективность средней производительности ЕС 17,397 тонн на гектар. применение 50% весового коэффициента регулировки для отображения ситуации по отношению к Европе и Центральной Азии – 8,699 тонн/га дальнейшее регулирование этого на 50% выполняется для отображения фактической площади застройки в пределах общей площади СЭЗ – 4,350тонн/га</p>	<p>4350тонн/га x 10% - 245,340 тонн 2013 – 15% завладение Специальная экономическая зона 2014 – 20% завладение Специальная экономическая зона 2015 – 30% завладение Специальная экономическая зона 2016 – 40% завладение Специальная экономическая зона 2017 – 60% завладение Специальная экономическая зона 2018 – 80% завладение Специальная экономическая зона 2019 – 100% завладение Специальная экономическая зона</p> <p>Было предположено, что логистический центр привлечет 20% этих перевозок с применением факторов Валовой внутренний продукт и роста логистического центра (только для годов 1-10).</p>
--	--	---

<p style="text-align: center;">Перевозки грузов НАТО</p>	<p>Основано на официальных данных о транспорте для товаров, направленных в Афганистан</p>	<p>Было предположено, что логистический центр привлечет 30% вспомогательных перевозок с применением фактора роста Валовой внутренней продукт</p>
<p>Контейнеризированные перевозки</p>	<p>Обусловлено соглашением, что контейнеризированные перевозки будут, (i) всеобъемлющими, (ii) важными и (iii) растущими компонентами общих перевозок логистического центра. Это осуществляется в соответствии с тенденциями и</p> <p style="text-align: center;">74 Проект, финансируемый ЕС, под Объединенным Управлением нижеперечисленных компаний: практикой эксплуатации всех главных международных рынков, торговых путей и логистических поставок</p>	<p>Объемы контейнерных перевозок будут расти на протяжении времени функционирования логистического центра совместно с ростом контейнеризации, комбинирования и многомодальности. Мы оценили этот рост 1 Операционного года следующим образом:</p> <p style="text-align: center;">До 2012 года 20% основных потенциальных перевозок логистического центра будут контейнеризованы</p> <p>Эти показатели будут увеличиваться на 2.% в год до 2020 года, когда достигнут пика</p>

		<p>ставки 40%</p> <p>Было предположено, что логистический центр привлечет 40% контейнеризованных перевозок с применением факторов роста Валовой внутренней продукт и логистический центр.</p>
--	--	---

Навоийском грузовом терминале темп роста грузопотоков каждым годом увеличиваются. Поэтому нам требуется универсальные терминальные комплексы. Наш Проект прогнозирует существующую и устойчивую экономическую прибыль от размещения грузового терминала на данном месторасположении. Эти выгоды включают в себя сокращение транспортных издержек и времени в пути, также как и сокращение простоев в терминалах и таможенной очистки.

$$Q_i = Q_{б.г.} * П\%;$$

$$П_i = Q_i / Q_{б.г.}, \%$$

i- рассматриваемое годы;

$Q_{б.г.}$ - базовый год, тоннах.

Пример:

$$П_{2010} = 153022 / 151423 = 1.01 = 1\%;$$

За базу принят 2009 год.

Прогноз возрастания грузопотоков в ЛЦ Навои

Таблица 3.3.

Значения прогноз объемов, тонн	Годы							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
151423	1,00							
153022		1,01						
154102			1,02					
164889				1,09				
170119					1,12			
191789						1,26		
231226							1,53	
289173								1,91

Приложение: 2009г, 2010г, 2011г - значение этих годов взяли из таблицы 2.1. 2012г, 2013г, 2014г, 2015г, 2016г - значение этих объемов взяли из таблицы 3.1.

3.2. Распределение грузовых терминалов в транспортном узле Навои

В августе 2010 года, международный аэропорт Навои ввел в эксплуатацию грузовой терминал на ключевой стадии инвестиционного проекта, чтобы построить международный и межтранспортный логистический центр на базе аэропорта Навои. Данные действия были осуществлены при помощи участия компании Korean Air.

В пределах нашего проекта изучения, мы установили количество параметров на оценку, определение и классификацию каждого центра Оценка ЛЦ Навои следующая:

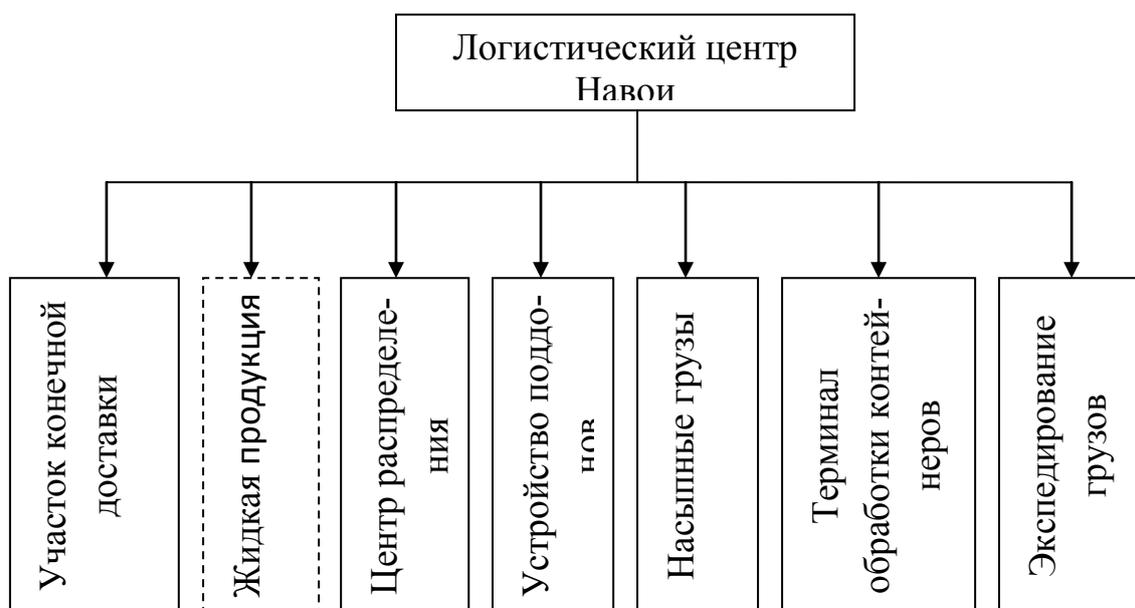


Рис.3.2. Классификация терминалов ЛЦ Навои

Данная оценка основана на следующем определении:

- Участок конечной доставки Конечный пункт назначения для товаров и груза;
- Терминал обработки контейнеров Терминал, покрывающий все транспортные системы, где применяются контейнеры в качестве оптимальной меры доставки грузов;
- Центр Распределения Пункт в пределах логистической сети. Обычно это склад с большим количеством различных товаров для перегрузки. Часто, партия товаров ломается и перекомпоновывается перед отправкой для получателей. Большинство центров распределения используют обрабатывающее/складское оборудование и системы информационных технологий;
- Укладка в поддоны. Процесс с применением укладчика поддонов, оборудование часто используемое на складах и перегрузочных пунктах для складирования поддонов и упаковок на поддоны в соответствии с заданной целью. Для устойчивости, можно достичь групповой упаковки груза;
- Насыпные грузы. Насыпные грузы определяются как поставка товаров, упакованных в маленькие, отдельные единицы. Насыпные грузы прибывают в виде зерен, пыли либо в изделиях других размеров. Они включают в себя

руды, песок и уголь. Одной характерной особенностью насыпных грузов является то, что он сохраняет свою форму во время транспортировки, и не может быть уложен без помощи других ресурсов;

- Жидкие продукты. Жидкие продукты контролируются температурой и окружающей средой (сухие, жидкие, порошковые, и полуфабрикаты), а также химикаты;
- Экспедирование грузов Процесс, формируемый экспедиторской компанией оформляющей забор, комплектацию, отправку и распределение товаров. Обычно, экспедиторская компания проводит таможенную очистку грузов, готовит документацию и производит транспортировку, хранение и поставку.

Логистический центр в Навои будет значительным центром, в пределах которого, все виды деятельности относительно транспортировки, логистики и распределения товаров – как для государственного, так и международного транзита, будут проводиться различными операторами на коммерческой основе. Узбекистан располагается в центре 5 больших и динамически развивающихся мировых рынках. Это рынки СНГ, Южной Азии, включая Афганистан, Ближний Восток, Центральная и Восточная Европа[5].

По этим параметрам, географический разрез ЛЦ Навои может классифицироваться следующим образом:



Рис.3.3.Схема сооружений в Логистическом центре Навои

Географическая характеристика грузопотока

Таблица 3.4

	Контейнерный Терминал	Центр Распределения	Укладка в поддоны	Насыпные грузы	Экспедирование грузов
Местный	+	+	+	+	+
Региональный	+	+	+	+	+
Государственный	+	+	+	+	+
Международный	+	+	+	+	+

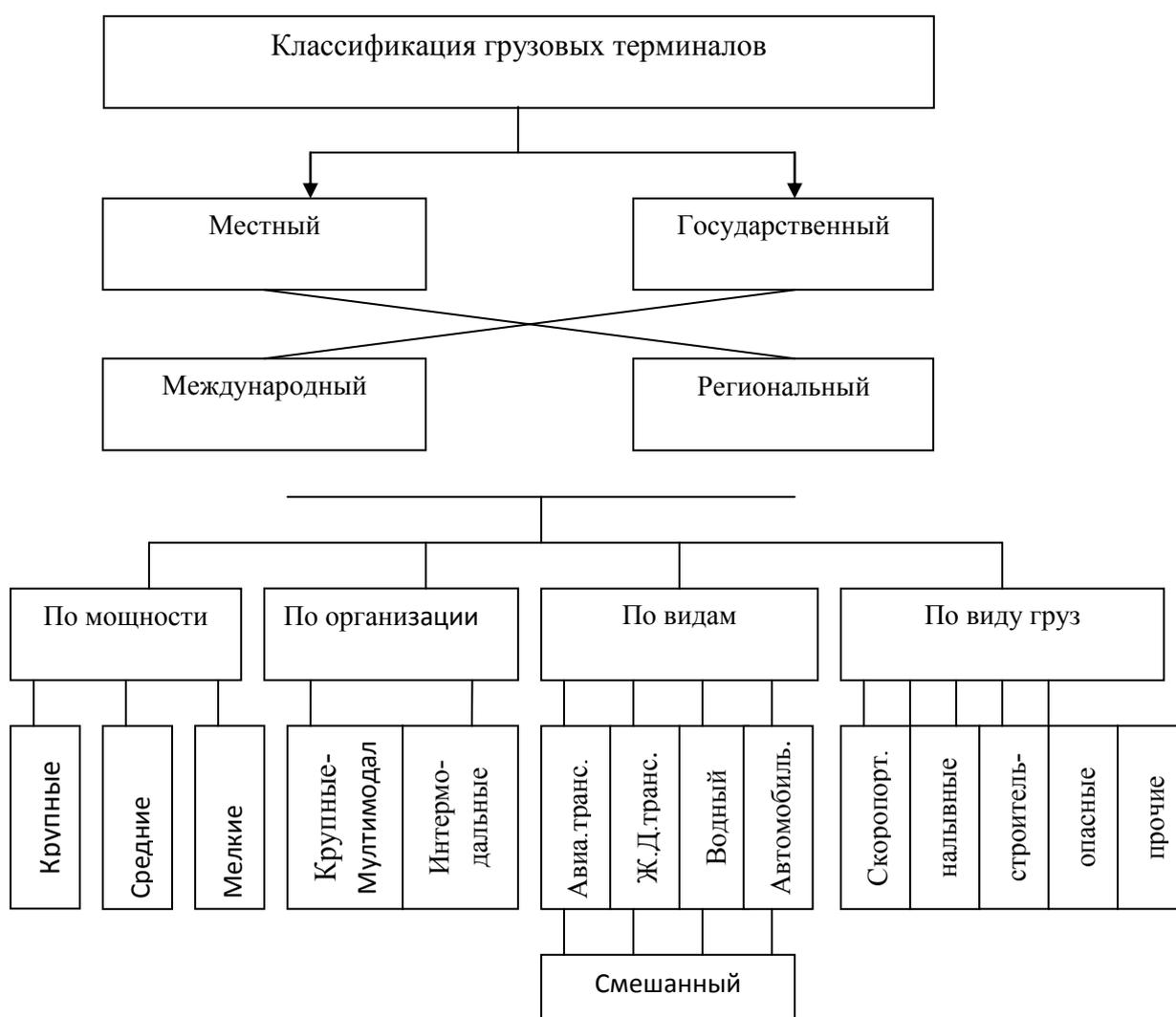


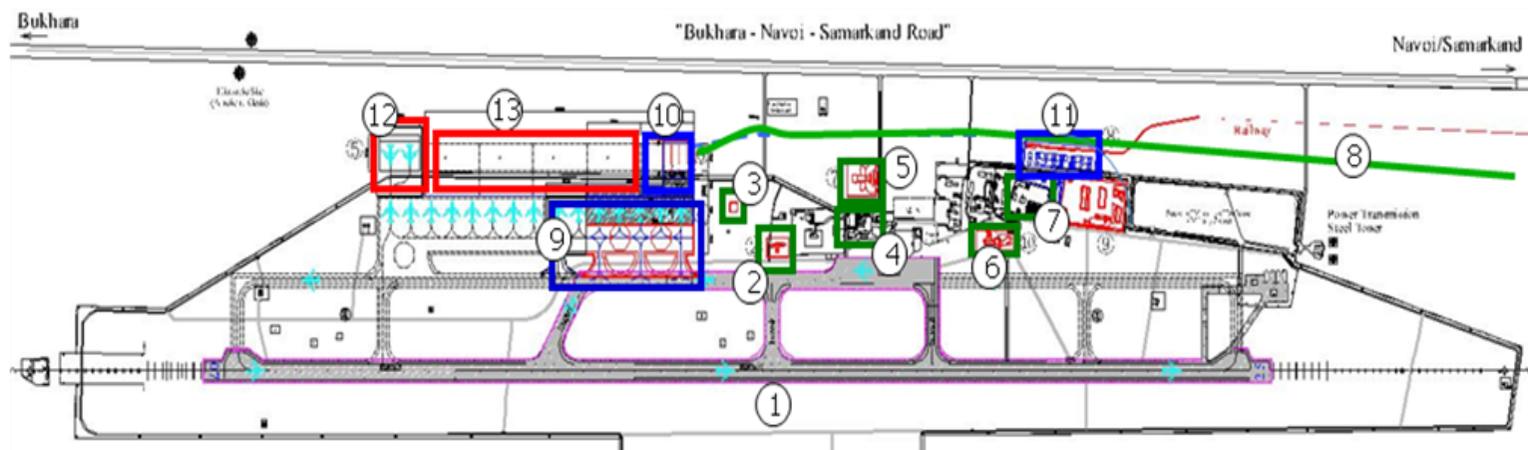
Рис.3.4. Схема классификация грузовых терминалов

Это является идеальным разрезом для нашего Центра Логистики, показывая, что Навои играет ключевую роль на всех уровнях, начиная от местного до международного.

Преимущественное географическое расположение Узбекистана на перекрестках всех торговых путей между вышеуказанными регионами, рынками с развитой мультимодальной сетью, за пределами Центральной Азии, включая восточную часть Ближнего Востока, северную Индию и западный Китай, является важным конкурентным преимуществом, которое позволит ЛЦ Навои значительно снизить время и расходы на поставку товаров транзитом через Узбекистан.



Рис.3.5. Схема грузового терминала ЛЦ Навои



Существующие		Недавно открытые		Планируемые	
1	Взлетно-посадочная полоса	9	Грузовой перрон	12	Ангар
2	Башня УВД	10	Cargo Terminal (1 st)	13	Cargo Terminals
3	Склад	11	Дополнительный ТР		
4	Пассажирский терминал				
5	Airport Hotel				
6	Пожарная часть				
7	Топливный резервуар				
8	Железная дорога				

Рис.3.6.Существующие и планируемые проекты грузового терминала Навои

Новый грузовой терминал способен транспортировать до 300 тонн в день (100 000 тонн ежегодно). Терминал оборудован шестью автоматизированными рабочими станциями для загрузки и разгрузки 20 тонн и 5 тонн, устройствами охлаждения и заморозки, нагревающим отсеком, хранилищем опасных грузов, скоропортящегося продовольствия и животных. Все существенные услуги (таможня, санитарный контроль, декларанты, представители грузов и т.д.) будут находиться в администрации.

Корейская компания, *Kyung Sang Machinery Co., Ltd.*, имея опыт в подобной работе в аэропорте *Incheon*, была ответственной за оборудование терминала. "*Uzbekistan Airways*" и *Korean Air* подписали меморандум в феврале 2008 года. Он предусматривал строительство международного центра логистики на базе аэропорта *Навои*. Первая стадия центра логистики в аэропорту *Навои* включает в себя грузовой терминал, комплекс заправки топливом, центр аэронавигации и другие объекты со всей необходимой инфраструктурой. У аэропорта есть одна взлетно-посадочная полоса для принятия крупных самолетов, а вторая планируется на постройку в будущем, когда поток самолетов возрастет[20].

В настоящее время, трансконтинентальный компонент глобальной сети авиационной перевозки через аэропорт *Навои* представлен двенадцатью перелетами *Korean Air* в неделю (*Boeing 747s*) на маршрутах от *Инчeon-Навои-Милан*, *Инчeon-Навои-Брюссель* и *Шанхай-Навои-Милан*.

Наш проект направлен на основное развитие большого международно-го интермодального логистического центра и узла в аэропорту *Навои*. В дополнение к объектам уже расположенным поблизости СПЭЗ, который включает размещение центра логистики, данная возможность оценивает развитие нового центра логистики в Здании аэропорта, который является достаточно стратегическим и благоприятным транспортным местоположением.

3.3 Эффективность сформированной системы грузовых терминалов в транспортном узле «Навои»

Крупнейший грузовой терминал Навои в своей работе в основном базируется на воздушные перевозки, но железнодорожные грузопотоки также присутствуют и будут развиваться в соответствии с проектом ЛЦ. Терминал напрямую соединен с автодорожными и железнодорожными линиями, благодаря наличию своей стоянки для грузовых транспортных средств и прилегающей к терминалу железной дороги.

Центр логистики в Навои является современным логистическим комплексом, представляющий клиентам большой круг различных транспортно-логистических услуг.

Центр логистики Навои очень удачно расположен в месте пересечения воздушных, железнодорожных и автомобильных коридоров. Анализ разработанного проекта показывает его большие перспективы.

Логистические центры позволяют повысить надежность транспортировки, повысить удовлетворенность клиентов и обеспечить дальнейшее использование данного логистического центра.

Преимущества осуществления проекта:

- транспортные расходы будут снижены на 4 - 10 %;
- время обслуживания сократится на 10 %;

Основные экономические показатели:

- экономическая ставка дохода – 31,06 % в Навои;
- чистая приведенная стоимость – 24,48 млн. доллар в Навои;
- преимущества по коэффициенту затрат – 2,22 в Навои.

Таблица 3.5

Финансирование ЛЦ Навои производилось из следующих источников:

Источник финансирования	Сумма, млн.\$	%
Национальный общественный вклад	4363750	60,0%
Прямое инвестирование	1745500	20,0%
Банковская ссуда	1745500	20,0%

Эксплуатационные затраты на ЛЦ включают трудовые затраты, техническое обслуживание зданий и средств обслуживания, а также 10%-ная плата государству от дохода ЦЛ[5].

ЛЦ навои является коммерческой структурой и представляет транспортно-логистические услуги по следующим тарифам:

Таблица 3.6

Тарифы на услуги ЛЦ

Услуги, представляемые ЛЦ	Стоимость услуг, \$ США
Хранение	1 поддон - \$ 0,45
П-р среднего контейнера складирования	1 контейнер – \$ 223,24
	1 контейнер – \$ 21,58
Поступление одного поддона	1 поддон \$ 1,795
Арендная ставка за м ²	1 м ² \$ 0,90
Аренда территории под бизнес	1 м ² \$ 11,23
Сдача в аренду складских помещений	1 м ² \$ 3,59
Сдача в аренду производствен-	

ный зоны: <ul style="list-style-type: none"> • аренда офиса • товарный террито- рии • аренда склада 	<ul style="list-style-type: none"> 1 м² \$ 11,23 1 м² \$ 0,90 1 м² \$ 5,39
Бизнес-центр	Комиссионный платеж 17,5% от всей прибыли
Парковка	5% от всех сборов местного поставщика
Различная торговля	2,5% от всей прибыли

Произвести расчет доходов ЛЦ Навои не представляется возможным в связи со стратегическим статусом объекта. Однако, по мнению международных экспортеров логистический центр является коммерчески осуществляемым и для обеспечения его жизнеспособности рекомендуется следующее:

- обеспечить интеграцию проекта в региональные и стратегические планы развития региона;
- тесное сотрудничество с финансовыми учреждениями;
- тесные контакты и консультации с местными органами власти;
- разработка сильной и целенаправленной стратегии развития торговли и бизнеса для достижения требуемых целевых показателей грузоперевозок и прибыли;
- прочные политические, экономические и социальные отношения с местным населением.

Эти меры позволят получить все доступные выгоды в экономическом, налоговом отношении, развития туризма, сферы торговли, улучшения общего облика региона, обеспечения занятости населения и общественных выгод.

Таблица 3.7

Грузопотоки станции “Навои”

Название грузов	2008 год, тоннах	2009 год, тоннах	2010 год, тоннах
Нефть и нефте-продукты	13456	14567	15134
черные металлы	9345	10567	11234
строительные грузы	63182	64324	65897
промышленное сырье	14290	14890	15432
цемент	4983	5152	5678
хлопок	6982	7112	7654

Таблица 3.8

Грузопотоки станции “Бинокор”

Название грузов	2008 год, тоннах	2009 год, тоннах	2010 год, тоннах
химические удобрения	19178	36545	45689
строительные грузы	50181	62123	78145
промышленное сырье	52348	67967	75984
цемент	438639	445645	453547
руда	23212	25678	29812
Лом черных металлов	3601	3756	3847

Таблица 3.9

Грузопотоки станции “Тинчлик”

Название грузов	2008 год, тоннах	2009 год, тоннах	2010 год, тоннах
Метизы	32495	39678	48952
нефть и нефте- продукты	30956	40967	47612
Лом черных ме- таллов	132406	145673	165349
химическое удобрение	442532	456732	496734
хлопок	77167	86745	90862
мука	68745	75438	83456

По данным таблицам 3.3, 3.4, 3.5 можно определить наличие грузопотоков, проходящих через железнодорожные станции, прилегающие к ЛЦ “Навои”. Кроме того, изучая характеристики перевозимых грузов можно выбирать и проектировать тип грузового терминала.



Рис.3.7. Схема железнодорожной линии в узле Навои

Предлагаемые для проекта терминалы ближе на станциях «Навои», «Тинчлик», «Бинокор» будет является накопителями в восточной направлении для подготовки, консолидации, переработки и выполнение других логистических операций с товарами, производимыми и доставляемыми из Навоийской области.

В перспективе, с учетом прогноза роста объемов перевозок, предлагается создание сети терминалов на грузовых железнодорожных станциях в западном направлении. Размещении терминалов, их тип и выполняемые функции будут зависеть от объемов и рода производимых и предъявленных к перевозке товаров.



Рис.3.8. Международные направление ЛЦ Навои

Выводы.

В дополнение к объектам уже расположенным поблизости СПЭЗ, который включает размещение центра логистики, данная возможность оценивает развитие нового центра логистики в Здании аэропорта, который является достаточно стратегическим и благоприятным транспортным местоположением. Для оценки эффективности функционирования терминалом было изучено тарифная политика и стоимость предлагаемых логистическом центров услуг. Оценка эффективности сделано исходя из мнение зарубежных экспертов.

Центр логистики Навои очень удачно расположен в месте пересечения воздушных, железнодорожных и автомобильных коридоров. Анализ разработанного проекта показывает его большие перспективы.

Заключение

Состояние экономики Республики Узбекистан свидетельствует о том, что оно успешно преодолевает финансово-экономический кризис, требует транспортного комплекса наращивания перевозочного потенциала. Транспортный комплекс Узбекистана включает в себе железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт.

Одну из самых современных технологий создания и реализации транспортных услуг является терминальная система. В мире уже давно существует опыт создания терминалов и логистических центров. В магистерской диссертации подробно рассмотрен опыт зарубежных государств по созданию и работе крупных логистических центров, базирующихся на различных видах транспорта.

В магистерской диссертации также проанализирован опыт Узбекистана по проектированию и развитию сети терминалов и ЛЦ: Чукурсай, Ташкент Товарный, Ангрен и другие терминалы.

В качестве объекта исследования был выбран Навоийской вилоят который 2008 году объявлен Свободной Индустриально-Экономической зоны. Главным объектом в этой зоны является международной логистический центр на базе аэропорта Навои. В магистерская диссертации дано подробные о характеристики существующего логистического центра. Изучены его организационные структуры, основные функции, выполняемые виды перевозок и создаваемые транспортно-логистические услуги. Целью магистерской диссертации является исследование характера грузопотоков осуществляемый в терминале Навои непосредственно железнодорожным транспортом.

Был проанализирован грузопоток и сделан прогноз развития грузопотоков до 2020 года. В работе представлен анализ сети железных дорог в узле Навои. Было проанализировано структура грузопотоков по видам поступаю-

щих грузов. Это явилось основой для предложения типов грузовых терминалов вблизи станции:

4. Станция Навои
5. Станция Тинчлик
6. Станция Бинокор

Для оценки эффективности функционирования терминалом было изучено тарифная политика и стоимость предлагаемых логистическом центров услуг. Оценка эффективности сделано исходя из мнение зарубежных экспертов.

В целом выполненный магистерский диссертации предлагает решение поставленных целей и задач на основе изучения зарубежного и отечественного опыта обзора специальный литературы практических данных состояние и развития транспортного узла Навои.

Список использованной литературы:

1. Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на заседании правительства по итогам социально-экономического развития страны в 2010 году и важнейшим приоритетам на 2011 год.
2. Каримов И.А. «Мировой финансово-экономический кризис и пути меры по его преодолению в условиях Узбекистана» Ташкент 2009г.
3. Каримов И.А. «Либерализация общества, углубление реформ, повышение духовности и уровня жизни народа – критерий и цель всей нашей деятельности» том 15 Учебное пособие Т.: «Узбекистан» 2007г.
4. Пресс-служба Сената Олий Мажлиса Республики Узбекистан, Газета "Народное слово", 17.02.201г.
5. Программа Европейского Союза ТРАСЕКА для центральной Азии-проект технико-экономическая обоснования: Узбекистан отчет по “Международный логистический центр - Навои”, 2010г.
6. Гаджинский А.М. «Основы логистики» Учеб. Пос. М ИВЦ «Маркетинг» 1995г.
7. Сергеев В.И. «Логистика. Интеграция и оптимизация бизнес-процессов в цепях поставок» Изд. «Эксмо» Москва 2008г.
8. Бауэрсокс Д.Дж. «Логистика Интегрированная цепь поставок» 2000г.
9. Аникин Б.А. «Логистика» изд. «Инфра-м» Москва 1999г.
10. Неруш Ю.М. «Логистика» изд. «Прспект» Москва 2006г.
11. Кириченко А.В. «Экспортно-импортные перевозки грузов. Организация логистических систем» изд. «Питер» Санкт-Петербург 2004г.
12. Миротин Л.Б. «Транспортная логистика» Москва 2000г.
13. Бауэрсокс Д.Дж. «Логистика. Интегрированная цепь поставок» - М Олимп – бизнес 2001г.

14. Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Э. «Логистика: основные положения и понятия» Логинфо Вып.1 2001г.
15. Бродецкий Г.Л. «Моделирование логистических систем. оптимальные решения в условиях риска» Вершина 2006г.
16. Шафиркин Б.И. «Единая транспортная сеть и взаимодействие различных видов транспорта» Москва «Высшая школа» 1977г.

Интернет ресурсы:

17. [www.Navoi – airport.com](http://www.Navoi-airport.com)
18. www.fiez.uz
19. www.logistics.ru
20. www.sklada.ru
21. www.google.ru
22. www.rambler.ru
23. www.uzrailway.uz