«ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ»
АКЦИЯДОРЛИК ЖАМИЯТИ

ЎБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС
ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ

ТОШКЕНТ ТЕМИР ЙЎЛ МУҲАНДИСЛАРИ ИНСТИТУТИ

Қўлёзма ҳуқуқида
УДК 656.078.11

Каримов Миржалол Ғофурдин ўғли

ЮК ТРАНСПОРТ ТЕРМИНАЛИДА АХБОРОТ-ТАҲЛИЛ ГУРУҲИНИНГ МОДЕЛИНИ ИШЛАБ ЧИҚИШ

5А620101 – «Ташишларни ташкил этиш ва транспорт логистикаси (темир йўл транспорти)»

Магистр
академик даражасини олиш учун ёзилган
диссертация

Илмий раҳбар:
и.ф.п., доцент Сарвирова Н.С.

Тошкент – 2016 й.

«ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ»
ДАВЛАТ АКЦИОНЕРЛИК ТЕМИР ЙЎЛ КОМПАНИЯСИ

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ОЛИЙ ВА ЎРТА МАХСУС ТАЪЛИМ ВАЗИРЛИГИ

ТОШКЕНТ ТЕМИР ЙЎЛ МУҲАНДИСЛАРИ ИНСТИТУТИ

Факултет: Ташишни ташкил этиш ва транспорт логистикаси

Магистратура талабаси: Каримов М.Ғ.

Кафедра: Транспорт логистикаси ва сервис

Илмий раҳбар: и.ф.н, доцент Сарвирова Н.С.

Ўқув йиллари: 2014-2016

Мутахассислиги: 5А620101 – Ташишларни ташкил этиш ва транспорт логистикаси (темир йўл транспорти).

МАГИСТРЛИК ДИССЕРТАЦИЯСИ АННОТАЦИЯСИ

Ҳозирги вақтда Ўзбекистонда транспорт хизматлари бозори ўзининг ўлчамлари ва сифат таркиби билан ривожланган давлатлар бозоридан сезиларли даражада фарқ қилади. Юк ташиш ҳажми ошиб бормоқда, темир йўл ва автомобилларда ташишларга талаб эса кучайиб бормоқда. Ҳозир логистикага талаб анча ошди. Логистиканинг аҳамияти, унинг ишлаб чиқариш фаолияти самарадорлигига таъсири ҳали бир тизимга келтирилмаган ва бу муаммони ўрганиш долзарб масалалардан бири ҳисобланади. Замонавий технологиялар асосида қайта ишланган назарий, амалий ва статистик ахборотлар бизнес режалаштириш, стратегик ва маркетинг режалари учун асос ҳисобланади..

Каримов М.Ғ. магистрлик диссертациясида Ўзбекистоннинг иқтисодий ҳолатини таҳлил қилиб, ўз вақтида танлаб олинган иқтисодий ривожланишнинг ўзбек модели ва унинг тамойиллари асосида чуқур ўйланган ва ҳар томонлама солиштириб чиқилган реформа дастури мамлакатни ривожлантиришни модернизация қилиш инқирознинг ва жаҳон бозоридаги ўзгаришларнинг Ўзбекистон Республикаси иқтисодиётининг ҳолатига таъсирини камайтиради деган хулосага келиш мумкин кўрсатилди.

“Ангрен логистика маркази” ЁАЖ да транспорт логистик фаолиятнинг ахборот тизимини такомиллаштириш ва ахборот технологияларини қўллаш бўйича тавсиялар ишлаб чиқилди.

Корхоналар ривожланишининг мазмуни ва тавсифи кўриб чиқилди. Ўзбекистонда логистик корхоналар хусусиятларини аниқлашда ахборот таъминотининг логистик бошқаруви жуда муҳим ва долзарб муаммолардагн ҳисобланади. Ахборот логистик ишлаб чиқаришнинг омили ҳисобланади. Ахборот туфайли транспорт занжири барча звенолари иши мувофиқлашади. Ўз вақтида ахборот беришнинг етишмаслиги материалларнинг тўпланиб қолишига, бунинг натижасида истеъмолчилар ва етказиб берувчилар ишончининг йўқотилишига олиб келади.

Логистик марказларда корхона фаолиятини юқори натижаларга эришишини таъминловчи техник, иқтисолий, ташкилий ва ижтимоий имкониятларидан самарали фойдаланиш имконини берувчи логистик жараёнларни оптималлаштириш алгоритми тузилди. Ишлаб чиқилган алгоритм терминалда чекланган ресурслар доирасида талаб этилаётган эксплуаптацион ишончлиликни, ажратилган инвестициялар ва зарур иш сифатини таъминлаш имконини беради.

Юк транспорт терминаллари ахборот-таҳлил бўлимини яратиш самарадорлиги кўрсатиб берилди. Юк транспорт терминали ахборот-таҳлил бўлими фаолияти доирасида кредит молиялаш ва лизингнинг афзаллиги ва камчиликлари кўриб чиқилиб, инвестициялашнинг турини танлаш бўйича тавсиялар ишлаб чиқилди. Оптимал параметрлар ва инвестиция жараёнларини фаоллаштиришга янгича ёндошувдан фойдаланиш асосида технология ва техник таъминотни такомиллаштириш ҳисобига иқтисодий самарадорликка эришилади.

Илмий раҳбар **Сарвирова Н.С.**

Магистратура талабаси **Каримов М.Ғ.**

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ЎЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙЎЛЛАРИ»

МИНИСТЕРСТВА ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО
СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ТАШКЕНТСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Факультет: Организация перевозок и транспортная логистика

Студент магистратуры: Каримов М.Ғ.

Кафедра: Транспортная логистика и сервис

Научный руководитель: к.э.н, доцент Сарвирова Н.С.

Учебный год: 2014- 2016 г.г.

Специальность: 5А620101 – «Организация перевозок и транспортная логистика (железнодорожный транспорт)».

АННОТАЦИЯ МАГИСТЕРСКОЙ ДИССЕРТАЦИИ

В настоящее время рынок транспортных услуг и логистики в Узбекистане по своим размерам и качественному составу значительно отличаются от рынков более развитых стран. Растет объем перевозки грузов, а железнодорожные и автомобильные перевозки становятся все более востребованными. Сегодня требования к логистике значительно возросли. Значимость логистики, ее прямое влияние на эффективность производственной деятельности еще не систематизированы и изучение этой проблемы является весьма актуальной задачей.

В магистерской диссертации М.Ғ. Каримова анализировано экономическое состояние Узбекистана. Выявлено, что избранная в свое время собственная модель экономического развития, и реализация на основе ее принципов глубоко продуманной и взвешенной программы реформирования и модернизации страны позволила существенно снизить воздействие кризиса, колебаний мирового рынка на состояние экономики Республики Узбекистан.

Рассмотрена сущность, характеристика развития транспортно-логистических предприятий, были выявлены особенности логистических предприятий Узбекистана. Информационное обеспечение логистического управления является одной из наиболее важных и актуальных проблем. Информация становится логистическим производственным фактором. Благодаря информации удается ускорить транспортировку (согласованность всех звеньев транспортной цепочки). Недостаток своевременной информации вызывает накопление материалов, поскольку неуверенность потребителя, как и неуверенность поставщика, обычно вызывает желание подстраховаться.

Разработаны рекомендации по совершенствованию информационной системы и применению информационных технологий в транспортно-логистической деятельности для ЗАО «Центр логистики Ангрен».

Составлен алгоритм оптимизации логистических процессов в логистических центрах, позволящий эффективно использовать все технические, экономические, организационные и социальные возможности для достижения высоких результатов деятельности организации. Разработанный алгоритм позволяют определять величину перерабатывающей способности, которая обеспечивает требуемый уровень эксплуатационной надежности в рамках ограниченных ресурсов, выделяемых на инвестиции, и необходимое качество работы грузового транспортного терминала. Показана эффективность создания информационно-аналитического отдела грузового терминала. В рамках функции информационно-аналитического отдела грузового транспортного терминала рассмотрены преимущества и недостатки кредитного финансирования и лизинга и даны рекомендации по выбору типа инвестирования. Экономический эффект достигается за счет усовершенствования технологии и технического оснащения грузового транспортного терминала на основе определения оптимальных параметров и использования нового подхода к активизации инвестиционных процессов.

Научный руководитель **Сарвирова Н.С.**

Студент магистратуры **Каримов М.Ғ.**

STATE JOINT STOCK RAILWAY COMPANY
"UZBEKISTON TEMIR YULLARI"

MINISTRY OF HIGHER AND SECONDARY
SPECIAL EDUCATION

TASHKENT INSTITUTE OF RAILWAY TRANSPORT ENGINEERS

Department: Organization of transportation and transport logistics

Graduate student: Karimov M.G.

Major: Transport logistics and services

Scientific adviser: Ph.D., docent Sarvirova N.S.

Year: 2014-2016

Speciality: 5A620101 - "Organization of transport and transport logistics (railways)."

ABSTRACT MASTER'S THESIS

Currently, the market of transport and logistics services in Uzbekistan in its size and qualitative composition is significantly different from the markets of more developed countries. There is a growing volume of freight, and rail and road transport are becoming more popular. Today, demands on logistics have increased significantly. The significance of logistics and its direct impact on the efficiency of production is not yet systematized, and the study of this problem is very urgent task.

The master's thesis M.G. Karimov analyze economic state of Uzbekistan. It was revealed that the chosen in due time own model of economic development, and implementation of the principles on the basis of its well thought-out and well-balanced program of reforming and modernizing the country will significantly reduce the impact of the crisis, the world market fluctuations on the economy of Uzbekistan.

The essence, the characteristic of the development of transport and logistics companies, were identified features of logistics enterprises in Uzbekistan. Information support of logistic management is one of the most important and urgent problems. Information becomes a factor of production logistics. Thanks to the information is possible to speed up the transportation of (consistency across all

links in the transport chain). Lack of timely information causes the accumulation of materials, as the uncertainty of the consumer, as well as uncertainty about a supplier, usually makes you want to insure.

The recommendations for improving the information system and the use of information technology in transport and logistics activities for JSC "Center of logistics Angren".

An algorithm optimization of logistic processes in the logistics centers, makes good use of all the technical, economic, organizational and social opportunities for the achievement of good results organization. The developed algorithm allows to determine the value pererabaty-ing abilities, which provides the required level of exploitation-tional reliability within the limited resources available for in-vestments, and the required quality of the freight transport terminal. The effectiveness of the creation of information-analytical department of the cargo terminal. As part of the functions of the information-analytical department of the cargo transport terminal considered the advantages and disadvantages of debt financing and leasing options and recommendations for the selection of investment types. The economic effect is achieved due to improvements in technology and technical equipment of a goods vehicle terminal based on the best configuration and use of a new approach to investment processes.

Scientific adviser **Sarvirova N.S.**

Graduate student **Karimov M.G.**

МУНДАРИЖА

	Введение	**10**
I-боб.	**Транспорт-логистик жараёнларни ахборот таъминотининг зарурийлиги ва моҳияти**	**13**
1.	Ўзбекистон транспорт мажмуаси ҳолатининг иқтисодий-статистик ҳолати	13
2.	Логистик жараёнларни ишлаб чиқиш ва назоарт қилиш учун ахборотларнинг мазмун ва моҳияти	24
3.	Транспорт-технологик жараёнларнинг ахборот оқимлари кўрсаткичлари ва параметрлари	31
	I-боб бўйича хулоса	39
II-боб.	**Юк транспорт терминалларининг ахборот-таҳлил материаллари тури ва таснифи**	**40**
1.	Ахборот-таҳлил бўлими ва юк транспорт терминалларни тавсифловчи ахборот турлари	40
2.	Юк транспорт терминалларда логистика ахборот тизимлари	47
3.	Транспорт терминалларга хизмат кўрсатиш учун ахборотлар тури ва даражалари	55
	II-боб бўйича хулоса	61
III-боб.	**Юк транспорт терминали ахборот-таҳлил бўлимининг моделини ишлаб чиқиш ("Ангрен логистика маркази" ЁАЖ)**	**63**
1.	Логистик марказнинг ахборот даражаларини ишлаб чиқишда параметрларни танлаш	63
2.	"Ангрен логистика маркази" ЁАЖ учун ахборот-таҳлилий бўлимини бошқариш модели ва алгоритмини ишлаб чиқиш	73
3.	Юк терминалининг ахборот-таҳлил бўлимини яратиш самарадорлиги	79
	III-боб бўйича хулоса	90
	Хулоса	**91**
	Адабиётлар рўйхати	**93**
	Мақолалар рўйҳати	**95**

Введение

Программа структурной реформы на железных дорогах предусматривает создание высокоорганизованной транспортной системы Узбекистана, обеспечивающей взаимодействие интересов государства и клиента на внутреннем и внешнем товарных рынках, оптимизацию уровня транспортной составляющей в конечной цене продукции на экономически обоснованном уровне и защиту отечественного транспортного рынка.

В условиях современного транспортного рынка в целях рациональной организации перевозок грузовладельцы встают перед широким выбором перевозчиков различными видами транспорта. В возникшем разнообразии ориентироваться сложно. При этом взаимодействие между грузовладельцами и транспортными предприятиями и организациями с негосударственными формами собственности складываются весьма болезненно, в основном из-за невыполнения апробированной нормативной базы, а главное - из-за различных, порой противоположных или несовместимых целей, которые ставят перед собой потенциальные партнеры.

Качественно новый подход к международным транспортным коридорам различных транспортных предприятий в интересах многочисленной клиентуры предлагает логистика. Это понятие подразумевает интеграцию деятельности грузовладельцев, управления обусловленными ею материальными, информационными, финансовыми потоками и, соответственно, запасами материальных средств, складским хозяйством, а также взаимодействующих органов и средств магистрального транспорта, транспорта самих грузовладельцев в единую материалопроводящую систему.

Актуальность темы определяется огромной ролью железнодорожного транспорта в развитии международной торговли и перевозок грузов. Из года в год возрастают объёмы экспортно–импортных перевозок для их

выполнения используются современные логистические методы

Быстрое изменение структуры производственных мощностей на транспорте происходит в связи с расширением спроса НА перевозочную работу на мировых товарных рынках, а главное- в результате изменения требований к качеств) транспортных услуг. Сыграла здесь свою роль и необходимость обновления основного капитала в условиях обострения конкурентной борьбы. Характерным результатом научно-технической революции на мировых транспортных рынках являйся постоянный рост конкурентоспособности различных видов транспорта, усиление потенциальной возможности их взаимозаменяемости, развитие интермодальных сообщений

Транспортные системы по своему техническому уроню, масштабом, ориентирующем формам и качеству транспортного освоения международных грузовых и пассажирских потоков адаптируются к новым требованиям клиентуры. Среди них на первый план все в большей степени выступает фактор качества транспортного обслуживания, тогда как затраты отодвигается на второй план.

Переход постиндустриальному налу развития поставил совершенно новые задачи перед транспортными отраслями. Более тою, без кардинальной перестройки транспортной системы, без превращения се в распределтельно-логистическую систему доставки движение мирового хозяйство к своему постиндустриальному налу было бы невозможным.

Степень изученности проблемы: разработкой основного направления занимаются многие зарубежные и наши ученые. Среди них авторов следует назвать .

Цель исследовании заключается в изучении транспортных перевозок, оценке состояния и использования железнодорожных перевозок, а так же наиболее оптимального направления для конкретных перевозок.

Объект исследования: перевозка транзитных грузов АО «Узбекистан темир йуллари», международные коридоры и международные направления

железной дорги.

Информационная база: Постановления Президента Республики Узбекистан, литературные источники, материалы международных и республиканских конференции, источники Интернета и др.

Научная новизна исследовании проблем, рассматриваемых в диссертации, заключается:

-в обосновании необходимо и комплексною подхода к совершенствованию эксплуатации железнодорожною транспорта в условиях тесного взаимодействия с другими видами транспорта, коммуникациями и повышения эффективности функционирования транспортного коридора по многим техническим, эксплуатационным и экономическим параметрам, развития и повышения эффективности взаимодействия железнодорожного транспорта с другими видами транспорта и коммуникациями;

-в логистической информационной системе управления перевозками международном сообщении.

Практическая значимость. Результатов после соответствующей доработки и учета особенностей предлагаемого исследования, представленные в работе направления исследования логистических процессов при перевозке транзитных грузов могут быть использованы для разработки информационных логистических технологий при осуществлении внутригосударственных и международных перевозок, что является существенным фактором улучшения социально-экономической ситуации и Республике Узбекистан.

Апробации. Основные положения магистерской диссертации были обсуждены па научных конференциях:

1. «Формирование регионального рынка транспортно-логистических услуг» ТАДИ, Республиканская научно-практическая конференция. 2010;

2. «Критерии выбора вариантов организации международных перевозок. ТашИИТ, «Транспортая логистика: мультимодальные перевозки". Республиканская научно-техническая конференция. 2011. -72 стр.

3. Использование логистики на высокоскоростных линиях в Узбекистане. Юқори тезликда ҳаракатланувчи поездларнинг долзарб муаммолари, ТошТЙМИ, 2014 йил 25 декабр.

4. Транзит ташишларни такомиллаштиришда логистика тамойиллари. “Транспорт логистикаси ва мультимодал ташишлар: муаммо ва ечимлар”. Республика миқиёсидаги илмий –техник анжуман. 6-7 май 2015 й.

5. Применение логистики на железнодорожном транспорте – один из путей эфеективной организации грузоперевозок.

6. Транспортно-экспедиционное обслуживание логистики. “Транспорт логистикаси ва мультимодал ташишлар: муаммо ва ечимлар”. Республика миқиёсидаги илмий–техник анжуман. 6-7 май 2015 й.

7. Формирование системы инновационного логистического сервиса железных дорог. “Транспорт логистикаси ва мультимодал ташишлар: муаммо ва ечимлар”. Республика миқиёсидаги илмий –техник анжуман. 6-7 май 2015 й.

Структура работы. Магистерская диссертация состоит из введения. 3 глав, заключения и списка используемой литературы.

В первой главе рассмотрены транспортный потенциал АО “УТЙ”. система транспортных перевозок, а также сервисные услуги при перевозке трутов

Во второй главе рассмотрены критерии маршрута перевозки в международных перевозках, внедрение принципов логистики в между народном сообщении АО «УТЙ».

В третьей главе рассмотрены исследование продолжительности технологических операций переработки транзитных поездов, разработка и внедрение сервисных услуг при переработке транзиты перевозок, эффективность внедрение сервисных услуг.

В заключении определены основные выводы по магистерской диссертации.

Глава 1. Анализ направлений развития транзитных перевозок на международном сообщении.

1.1. Логистическая система транзитных перевозок грузов

Внешнеэкономическая деятельность — деятельность юридических и физических лиц Республики Узбекистан, направленная на установление и развитие взаимовыгодных экономических связей с юридическими и физическими лицами иностранных государств, а также международными организациями. Этой деятельностью могут заниматься юридические лица, зарегистрированные в Узбекистане, и физические лица, имеющие постоянное местожительство на территории Республики Узбекистан и зарегистрированные в качестве индивидуальных предпринимателей.

Внешнеэкономическая деятельность может осуществляться в отношении товаров, работ (услуг), любого имущества, в том числе ценных бумаг, валютных ценностей, электрической, тепловой и иных видов энергии, транспортных средств, объектов интеллектуальной собственности, являющихся объектами купли-продажи или обмена, за исключением запрещенных законодательством к использованию во внешнеэкономической деятельности.

Выделяются следующие основные направления внешнеэкономической деятельности:

- международное экономическое и финансовое сотрудничество;
- внешнеторговая деятельность;
- привлечение иностранных инвестиций;
- инвестиционная деятельность за пределами Республики Узбекистан.

Международное экономическое и финансовое сотрудничество- внешнеэкономическая деятельность Узбекистана с юридическими и физическими лицами иностранных государств, а также международными организациями в

сфере производства, финансов, банковской и страховой деятельности, образования и подготовки кадров, туризма, здравоохранения, научно-технической, культурной, экологической, гуманитарной и иных сферах.

Иностранными инвестициями признаются все виды материальных и нематериальных благ и прав на них, в том числе права на интеллектуальную собственность, а также любой доход от иностранных инвестиций, вкладываемый иностранными инвесторами в объекты предпринимательской и других видов деятельности, не запрещенных законодательством Республики Узбекистан.

Инвестиционная деятельность за пределами республики связана с вложением материальных и нематериальных благ и прав на них в объекты предпринимательской и иной деятельности. Она может осуществляться путем:

– создания юридических лиц или долевого участия в уставных фондах (капиталах), в том числе путем приобретения имущества и акций;

– учреждения представительств, филиалов и других обособленных подразделений за пределами республики;

– приобретения ценных бумаг, включая долговые обязательства, эмитированные резидентами иностранных государств;

– приобретения концессий, включая концессии на разведку, разработку, добычу либо использование природных ресурсов;

– приобретения права собственности, а также права владения и пользования землей и другими природными ресурсами;

– иными способами.

Внешнеторговая деятельность — предпринимательская деятельность в области международной торговли товарами, работами (услугами), осуществляемая путем их экспорта и импорта.

Экспортом товаров является вывоз товаров с таможенной территории Республики Узбекистан без обязательства об их обратном ввозе, если иное не предусмотрено законодательством. Экспорт товаров может осуществляться на условиях консигнации, то есть товар вывозится с целью реализации с расположенных вне территории Республики Узбекистан складов. При этом права

собственности на вывозимый товар сохраняются за экспортером товара до момента реализации непосредственно покупателю. Товары (продукция) могут вывозиться с таможенной территории Узбекистана после переработки давальческого сырья, по договорам толлинга.

Экспорт работ и услуг — операции по выполнению (оказанию) работ (услуг) юридическим или физическим лицом Республики Узбекистан юридическому или физическому лицу иностранного государства независимо от места их выполнения (оказания).

Не является экспортом продажа товаров иностранным покупателям (посольствам, консульствам, торгпредствам), находящимся на территории страны, через оптовую и розничную торговлю за иностранную валюту.

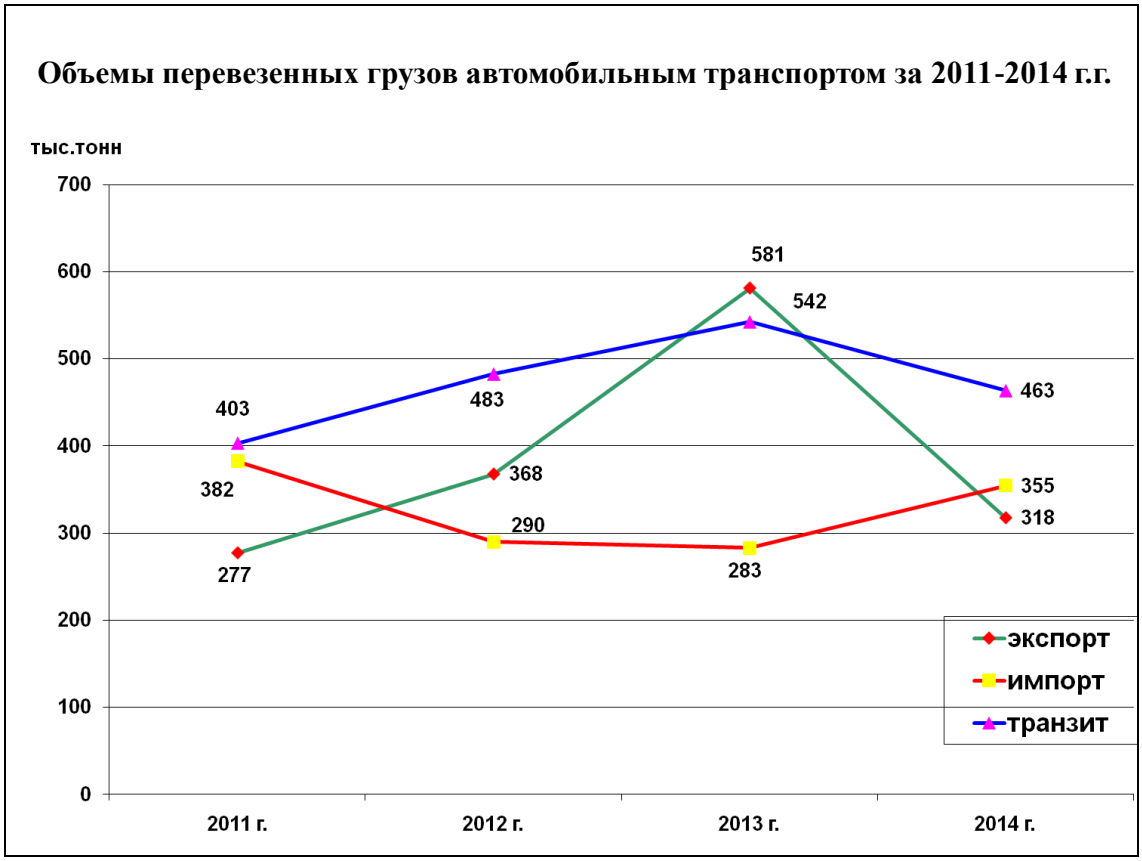
Импортом товаров является ввоз товаров на таможенную территорию Республики Узбекистан без обязательства об их обратном вывозе. Импортом работ (услуг) является выполнение (оказание) работ (услуг) юридическим или физическим лицом иностранного государства юридическому или физическому лицу Республики Узбекистан независимо от места их выполнения (оказания).

Вышеприведенные определения соответствуют определениям статьи 11 Закона РУз «О внешнеэкономической деятельности». При этом следует отметить, что в целях налогообложения они (определения) не применимы. Например, при экспорте (выполнении) работ, услуг на территории Узбекистана нулевая ставка по налогу на добавленную стоимость применяться не должна (см. подробно в разделе «Учет и налогообложение экспорта работ и услуг»). Но при заполнении форм статистической отчетности в показатели экспортных поставок включаются работы, услуги, оказанные юридическому или физическому лицу иностранного государства независимо от места их выполнения (оказания).

Состояние экспорта, импорта и транзита в Республике Узбекистан.

В Узбекистане в 2014 году экспорт товаров и услуг, который по сравнению с 2011 годом увеличился на 40,7%, обеспечивался в основном за счет увеличения экспорта готовой продукции, доля которой в общей структуре экспорта составила 38%. Наиболее динамично рос экспорт машин

и оборудования (в 1,5 раза), химической продукции (в 1,6 раза), лекарственных средств (в 1,5 раза), строительных материалов (в 2,2 раза), плодоовощной продукции (в 1,6 раза), услуг (в 1,2 раза). В 2013 году по сравнению с 2012 годом внешнеторговый оборот вырос на 40,9%, в том числе экспорт – на 62,9%. Положительное сальдо платежного баланса составило около 4,5 млрд. долларов. Во внешнеэкономической деятельности рост экспорта обеспечивался преимущественно за счет химической продукции (163,6%), машин и оборудования (113,1%), услуг (126,1%) и других товаров и услуг. Так же растет и импорт продукции в регион. За последние годы ввезено большое количество техники, технологий, импортных автомобилей и другой продукции.



Документальное оформление экспортных операций

Основные документы, применяемые в операциях внешнеэкономической деятельности, можно подразделить на следующие группы:

техническая документация – техпаспорта машин и оборудования, формуляры и описание изделий, чертежи, инструкции по установке, монтажу, наладке, управлению и ремонту;

товарно-сопроводительная документация – сертификат о качестве товара, отгрузочная спецификация, упаковочный лист, комплектовочная ведомость;

транспортная, экспедиционная и страховая документация – железнодорожная накладная и ее копии (дубликат железнодорожной накладной международного грузового сообщения и копия железнодорожной накладной внутреннего грузового сообщения), багажная квитанция, коносамент, накладные автотранспортного, речного и воздушного сообщения, страховой полис или сертификат;

складская документация – приемный акт порта на экспортный товар, доковая расписка иностранного порта о принятии груза на хранение, варрант – документ иностранного коммерческого склада, состоящий из двух частей (расписка иностранного склада о принятии товара на хранение и залоговое свидетельство, которое может быть использовано для получения займа под залог товара);

расчетная документация – счет-фактура, расчетная спецификация, переводной вексель;

банковская документация – заявление на перевод валюты, инкассовое поручение, поручение об открытии аккредитива, чек, поручение;

таможенная документация – грузовая таможенная декларация (ГТД), сертификат происхождения товара, справки об уплате пошлин, акцизов и сборов;

претензионно-арбитражная документация – претензионное письмо, исковое заявление в суд или арбитраж, постановление суда или арбитража об удовлетворении или отклонении иска;

документы по недостачам или порче товара – коммерческий акт на недостачу, аварийный сертификат.

Экспортные сделки оформляются внешнеторговым контрактом, заключаемым продавцом и покупателем в письменной форме на основе общепризнанных принципов и норм международного права, а также с учетом национального законодательства участников сделки в области торговли, таможенного и валютного регулирования. Контракт, заключенный с иностранным торговым партнером, служит юридическим основанием, определяющим права и обязанности, участвующих в сделке сторон, и является подтверждением законности осуществления торговой сделки. Основное содержание внешнеторгового контракта заключается в определении предмета сделки, требований, предъявляемых к поставке, и валютно-финансовых условий его выполнения. Предмет сделки состоит в четком определении наименования, количества и характеристики товаров или услуг, предоставляемых продавцом покупателю. При необходимости указывается тип, вид, сорт изделий, их состав, предназначение и т.п. Одним из важнейших пунктов контракта являются условия поставки, включающие целый ряд требований при переходе товара от продавца к покупателю. Внешнеторговый контракт обязательно предусматривает вид транспорта, которым должен быть доставлен товар к месту его назначения, - воздушным, железнодорожным, автомобильным и др. Неотъемлемой частью контракта является и определение его стоимости или цены в виде денежной суммы, которую покупатель обязуется перечислить поставщику товара (работ, услуг). Контрактная стоимость устанавливается в свободно-конвертируемой валюте и по взаимному согласию сторон фиксируется в договоре. В контракте обязательно оговариваются условия оплаты товара, включающие порядок и форму расчетов, сроки и валюту платежа. Кроме того, контрактом

предусматриваются взаимоотношения сторон в случае непредвиденных форс-мажорных обстоятельств или желания одной из сторон расторгнуть договор, а также предусматриваются штрафные санкции за несоблюдение условий контракта.

Подписанный и оформленный в полном соответствии с действующими международными правилами контракт является основным и наиболее важным юридическим документом в бухгалтерском учете экспортных операций. Процесс выполнения контракта сопровождается оформлением соответствующих товаросопроводительных, расчетных и страховых документов по установленным международным формам.

Современные тенденции развития мировой экономики характеризуются расширением хозяйственных связей и между народной кооперации способствует постоянном) росту транснациональных грузопотоков, в том числе между странами Западной Европы и Азии, Северной Европы и Южного Востока, Географическое положение Узбекистана, развитие транспортной сети, наличие незамерзающих портов должны способствовать тому, чтобы объемы транзитных грузопотоков через се территорию увеличивались.

Для Узбекистана развитие транзитных перевозок означает существенное увеличение потенциала в бюджету, является одним из реальных источников финансирования транспорта.

За последние годы наблюдаются тенденции транспорта росту транзитных перевозок. Но на отдельных видах по ряду направлений и групп грузов допущены снижения объемов перевозок.

Товарная структура и основные направления грузопотоков международного транзита через территорию Узбекистана.

Основные транзитные грузопотоки через территорию Узбекистана - эго транспортировка нефти и нефтепродуктов магистральными линиями- и нефтепроводами из других стран, на которую приходится окаю 80 % объемов всего транзита. в европейские страны.

На транспорте общего пользования главные направления транзитных потоков проходят:

- между пунктами на северо-восточных и западных границах в прямом железнодорожном и автомобильном сообщениях, почти 95 % транзитных потоков входит в Узбекистан через железнодорожные переходы. В основном, это экспортные грузы России, Беларуси, Казахстана (железная руда 36 %, каменный уголь - 16 %, нефтепродукты 10 %), которые направляются в другие страны.

Но следует признать, что за последние годы объемы транзитных перевозок через Узбекистан возрастают медленными темпами, а иногда продолжают уменьшаться.

Транзитные потоки главным образом формируются в странах СНГ. Наши ближайшие соседи: Киргизия, Казахстан, Таджикистан, Афганистан, Российская Федерация, Беларусь, страны Прибалтики – проводят скоординировавшую транзитную политику, направленную на увеличение грузопотоков через собственную территорию.

Эти потоки, которые и уже сейчас составляют свыше 80 % всею транзита через Узбекистан, при благоприятных условиях могут увеличиться. Однако складывающиеся на рынках транзитных услуг в период до 2014 года на этом направлении, очень противоречивые. Высокая степень износа железнодорожных сооружений из отечественного оборудования существенно уменьшает скорость и качество переработки грузов. Зачастую из-за этого грузовладелец меняет способ переработки.

Но проблема не только в этом. Из-за несогласованных действий железнодорожников и автодорожников массовыми стали задержки грузов па подходах к стыковым пунктам. В железной дороге страны изменяется общественный строй и организация производства

Узбекистан не присоединилась к ряду важных международных конвенций и европейских соглашений, которые непосредственно касаются проблем международного транспорта. Это прежде всего: европейское

соглашение «О важнейших линиях комбинированных перевозок и соответствующих объектах»: международная конвенция «О согласовании условий контроля футов на границах».

Нужно констатировать, что указ Президента Узбекистана «О упорядочении взимания сборов в пунктах пропуска через государственную границу Узбекистана» и соответствующее постановление Кабинета Министров, возлагающее координацию деятельности государственных контрольных органов по взиманию сборов в пунктах пропуска на Государственную таможенную службу, выполняются не в полной мере. Неупорядоченными и длительными остаются процедура контрольно-проверочных операций и механизм оформления документов на транзитные грузы. В особенности это относится к железнодорожным, автомобильным и контейнерным перевозкам.

В Узбекистане источник одной специализированной организации систематически занимающейся прогнозированием транзитных перевозок, изучением тяготеющих к Узбекистану грузопотоков, разработкой обоснованных тарифных, экономических. организационно-технических мероприятий для их привлечения. Все отраслевые институты, которым под силу подобная работа, но для нее необходимо найти источники финансирования

Для регулирования процедур, связанных с транзитными грузами, то правительством Узбекистана было принято постановление от 21 ноября 2008 г. ад N 408 «Правила транзитного проезда через территорию Республики Узбекистан».

Согласно этому документу, въезд и выезд трутов из Республики Узбекистан, проезжающих через территорию Узбекистана транзитом, разрешается по предусмотренным законодательством Республики Узбекистан или заключенными международными договорами (В редакции Постановления КМ N 178 от 16.04 99 г.).

Транзитный проезд через территорию Узбекистана я страну назначения

железнодорожным допускается при наличии документ он. действительных дли въезда в сопредельное государство и соответствующих документов с подтверждением в них даты выезда из пункта перегрузки грузов на территории Узбекистана.

Оформление пребывания и продление срока действия транзитных грузов производятся справки соответствующих организаций или учреждений, подтверждающей причины и продолжительность задержки в пути следования.

1.2. Обзор железнодорожных транзитных перевозок АО «Ўзбекистон темир йўллари».

Железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль в развитии экономики любого государства, так как, осуществляя перевозки грузов в соответствии с потребностями производства, он обеспечивает нормальное функционирование и развитие всех его отраслей, регионов и предприятий. Железнодорожный транспорт – жизненно важная отрасль хозяйства, обеспечивающая экономическую безопасность и целостность государства. В Узбекистане железнодорожный транспорт является одной нІ крупнейших отраслей хозяйства и основным звеном производственной и социальной инфраструктуры.

Специфика участия железнодорожного транспорта в перевозках внешнеторговых грузов Узбекистана заключается в том, что по территории страны он доставляет подавляющую часть товаров в/из железнодорожных станций для дальнейшей их отправки железнодорожным и автомобильным транспортом. Кроме того, железнодорожный транспорт осуществляет транзитные перевозки грузов иностранной клиентуры по территории Узбекистана, экспортируя транспортные услуги. Таким образом, оценивая роль железнодорожного транспорта во внешнеэкономических связях в целом, не следует ограничиваться данными непосредственно по железнодорожным перевозкам, надо принимай, во внимание и объемы грузов, перевозимых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также транзитные перевозки.

Для обеспечения внешнеэкономических связей и развития международной торговли возникает необходимость в создании надежных транспортных связей, обеспечивающих своевременную и сохранную доставку товаров, обеспечивающих передачу грузов на государственных границах и обеспечение качества сланного к перевозке груза.

На условиях рыночной экономики на первый план выхолит

необходимость повышения качества транспортного обслуживания на основе применения прогрессивных технологий перевозок, предоставления принципиально новых конкурентоспособных транспортных услуг. Это обусловлено в первую очередь наличием реальной конкуренции между различными видами транспорта. Не полностью используемые производственные мощности и одновременно высокая потребность в обновлении технических средств железнодорожного транспорта, вызывают необходимость проведения мероприятий, направленных на улучшение финансово-экономического состояния отрасли.

В связи с этим в настоящее время наиболее актуальными направлениями в отрасли являются исследование потенциальных возможностей повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, определение путей обеспечения экономической стабильности и улучшения финансово-экономических показателей работы.

Через территорию республики Узбекистан проходит 20 международных транспортных маршрутов и направлений, ориентированные в Российскую Федерацию, Украину, страны Европы. Кавказ, Афганистан, Пакистан, Иран, Турцию и Китайскую Народную Республику. За время проведения выставки с экспонентами стаю свыше 200 компаний, которые своим участием подтверждали роль «TransUzbekistan» как профессионального смотра транспортной индустрии.

Активизация внешнеэкономической деятельности республики предопределяет в числе первоочередных задач укрепление международного сектора транспортной системы. На современном этапе Узбекистан обладает благоприятными возможностями для повышения эффективности использования своих транзитных возможностей. Одна т них стлана с динамично развивающимся торгово-промышленный обменом между странами Европы и Азии. Сильным стимулом для транзитных перевозок может быть расширение регионального сотрудничества в рамках СНГ. Организации экономическою сотрудничества, Шанхайской организации

сотрудничества. ЕврАзЭС и ряда других международных проектов. Современная концепция развития сети международных транспортных коридоров, проходящих через Узбекистан, основывается на нескольких приоритетных направлениях: традиционные маршруты международных перевозок, пролегающие через Казахстан в Сибирь; со странами Кавказа и Европы, через Иран и Турцию. В настоящее время через территорию Узбекистана проходит три международных железнодорожных коридора, соединяющие 18 государств Европы и Азии, в соответствии с перечнем международных коридоров. Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), а также порядка двадцати автомобильных коридоров, где особое место занимает автомагистраль Е-40. участкам которой является автодорога «Ташкент - Нукус - Кунград - Бейнеу» через территорию Казахстана в Россию, страны Прибалтики и далее в Трансевропейские транспортные коридоры. В свою очередь, современная концепция развития сети между народных транспортах коридоров, проходящих через Узбекистан, основывается на приоритетных международных направлениях Запад-Восток и Север-Юг. Серьезным достижением в лом шанс стадо введение в действие при активном участии Узбекистана железнодорожной линии Теджен-Серахс-Мешхед», которая открыла новый Трансазиатский коридор для выхода центральноазиатских строи на мировой рынок через территории Ирана и Турции. В конце августа 2007 года было открыто рабочее движение по новой железной линии «Ташгузар - Байсун – Кумкурган», соединяющей юг страны с другими регионами республики. В процессах повышения эффективности и создания надежных транспортных коридоров на пространстве Европы и Азии особая роль принадлежит Центральной Азии, расположенной на стратегически важном пересечении двух континентов и обладающей многовековыми традициями объединения этих пространств.

Развито транспортных коммуникаций и привлечение в Центральную Азию международного транзитного грузопотока является важной задачей экономическою политического, и социального характера Актуальность этой

задачи для Центральной Азии обуславливается тем, что максимальное использование конкурентных преимуществ, в первую очередь, выгодное для экспорта транспортных услуг географического положения региона, может внести значительный вклад в улучшение сложившейся к регионе экономической ситуации. Решение этой задачи позволит сделать экспорт транспортных услуг такой же важной составляющей валовою национального продукта как и экспорт товаров.

Транзит обеспечивает дополнительные поступления в бюджеты всех уровней, стимулирует развито транспортной и сервисной инфраструктуры, способствует созданию дополнительных рабочих мест. Многие страны Евросоюза, в том числе. Украина, Белоруссия, а также азиатские ораны, такие как Малайзия, Сингапур, очень выгодно используют свое географическое положение и транспортную инфраструктуру. Для них транзит является существенной статьей доходов. Активизация транспортных сообщений региона даст толчок к развитию дорожной инфраструктуры территорий, богатых полезными ископаемыми, что будет способствовать и помогли, росту производства и занятости населения.

Расположенность между такими центрами экономического роста как ЕС, РФ, КНР и Индия с одной стороны, а также близость региона к Ближнему Востоку с другой, превращает Центральную Азию и потенциально ключевой транспортный узел данного огромного пространства. Это обусловлено следующими факторами и тенденциями.

Во-первых, КИР стабильно занимает одно из первых мест в товарообороте с ЕС, РФ, Индии и стран Ближнего Востока. В этой связи, развитие Китаем элементов транспортной инфраструктуры с Центральной Азией в будущем способно послужить фундаментом широкого взаимодействия КНР (как ЛТР) с ЕС и странами Ближнего Востока.

Во-вторых. Заинтересованность России в формировании транспортных коридоров, систем нефти и газопроводов в Центральной Азии, которые не противоречили бы се стратегическим интересам в регионе.

В-третьих, наблюдается повышение роли строи БРИК (Бразилия, РФ, Индия, КНР) и мировой экономике, между которыми развиваются тесные экономические связи. В этой связке наибольший динамизм в экономических отношениях демонстрируют КНР, Индия и РФ.

В-четвертых, заинтересованность ЕС в выходе к Тихому Океану, усиливающееся взаимодействие со странами ЛТР диктует для европейских стран целесообразность более полноценного задействования территории центрально-азиатских государств в качестве транспортного коридора.

В-пятых, одна из особенностей нынешнего роста торговли между Европой и Азией - вовлечение сейчас целой группы стран, от Европы до Китая, причем важную роль играют Россия и страны Центральной Азин, а также другие, более южные страны, такие, как Турция и Индия. Этот аспект рассредоточения преобладает в прокладке нынешних широких маршрутов мировой торговли, которая осуществляется не только между оконечностями, но и основными транспортными узлами евразийского материка.

В-шестых, новые транспортные потребности не ограничиваются повышением перерабатывающей способности портов и провозной способности океанского судоходства, особенно в той мере, в какой растущая торговля между Европой и Азией затрагивает континентальные страны между Западной Европой и Южной и Восточной Азией. Оба эти фактора располагают к открытию новых сухопутных артерий; некоторые из них идут по следу таких исторических торговых путей, как Шелковый путь и Транссибирская магистраль.

При поиске новых дальних сухопутных линий, отвечающих нуждам транзита, а также транспортной доступности стран вдоль этих трасс, железные дороги и внутренние водные пути часто оказываются в привилегированном положении, когда речь идет о дальних расстояниях - во многих случаях тысячах километров, для относительно сконцентрированных грузопотоков в тех странах, которые располагают железнодорожными инфраструктурами, даже если предстоит построить ряд "недостающих

звеньев", чтобы удовлетворить рынок в масштабе обоих континентов после длительного периода, когда границы были практически непроницаемыми для торговли.

В этой связи, все перечисленные моменты подталкивают заинтересованные стороны к учету фактора Центральной Азии в поисках более надежных и коротких путей сообщений во внешнеэкономических отношениях, помимо действующих традиционных коридоров. Развитие элементов транспортной инфраструктуры в Центральной Азии в привязке к окружающим ее регионов в будущем способно послужить фундаментом для широкого взаимодействия этих регионов между собой.

Страны Центральной Азии в настоящее время занимают незначительную долю потенциально возможного торгового потока между Европой и Азией. По данным международных экспертов транзитные перевозки, осуществляемые через территории центрально-азиатских стран в направлении Европа - Китай, составляют порядка 1 %. Вместе с тем, имеется большой потенциал в увеличении этих показателей только при условии качественного улучшения функционирования транзитных коридоров и принятия, согласованных мер по решению проблем пересечения границ. Вместе с тем, преимущество центрально-азиатского направления перед традиционными морскими путями, которые огибают весь Евразийский континент, заключается в том, что транспортировка грузов через данный регион осуществляется по прямой.

Потребность в активном вовлечении транспортных коридоров Центральной Азии в глобальный грузопоток объясняется также актуальными экономическими проблемами мирового рынка. Тенденции экономического развития Юго-Восточной и Южной Азии до наступления мирового финансового кризиса продемонстрировали, что данный регион, став глобальной площадкой производства товаров и услуг, активно осуществлял торгово-экономические отношения с основными рынками-потребителями их продукции в ЕС, США и странах СНГ. Одновременно эти процессы

сопровождались ростом товарооборота азиатских стран с регионами, откуда поставляется сырье.

Вследствие этих процессов на традиционных маршрутах (проливы в Индийском океане) усугубляется проблема их перегруженности. Что создает в некоторых районах условия для морского пиратства, который наносит значительный ущерб в глобальном масштабе в пределах. Все эти перечисленные моменты являются основанием для изменения географии части товарных и иных потоков в пользу более безопасных маршрутов Центральной Азии.

Тем не менее, для полного и эффективного воплощения открывающихся возможностей в сфере транспортных коммуникаций и в конечном счете, превращения региона в узловой центр евроазиатский транспортно-транзитного пространства Центральной Азии необходимо осуществить ряд мер по модернизации коммуникационной инфраструктуры и формированию новых конкурентоспособных транспортных коридоров, которые решили бы вопрос диверсификации маршрутов передвижения товарных потоков.

Действующие и перспективные транспортные коридоры региона.

В этом отношении, начиная с 1993г., страны Центральной Азии ведут активную работу и поэтапно реализовывают транспортно-коммуникационные проекты, среди которых, в первую очередь, можно отметить строительство железнодорожной магистрали «Теджен-Серахс-Мешхед». Железная дорога «Теджен-Серахс-Мешхед» (Туркменистан, Иран) протяженностью более 300 км, из которых более 132 км проходят по территории Туркменистана, была введена в эксплуатацию в 1996г. как основной элемент МТК “Восток - Запад”, созданного странами - членами ОЭС/ECO. В настоящее время эта дорога является также важной составной частью МТК “Север - Юг”.

Понимая значение железнодорожной магистрали «Теджен - Серахс - Мешхед», Туркменистан и Иран выполнили определенный объем работы для

повышения роста объёмов железнодорожных транзитных перевозок по данной железной дороге. В первую очередь, была введена в эксплуатацию иранская железная дорога Мешхед-Бафк-Бендер-Аббас, которая сократила транзитный маршрут от Мешхеда до Бендер-Аббаса на 800 км, и туркменская железная дорога Ашхабад-Дашховуз длиной 540 км. Эти транзитные дороги сократили традиционный маршрут от Теждена до Бендер - Аббаса на 700 км. В настоящее время пропускная способность железной дороги «Теджен - Серахс - Мешхед» составляет 3 млн. т транзитных грузов в год. В результате всех принятых мер, данная транспортная артерия обеспечила страны Центральной Азии (узбекские, казахские и туркменские железнодорожные сети) прямым выходом на иранские коммуникационные сети, через которые можно далее выйти к портам Персидского залива и рынкам Европы через Турцию. Теперь этот маршрут стал очень выгодным не только для республик Центральной Азии, но и России, и стран Европы. Следующий проект в этом направлении можно отметить развитие транспортного потенциала.

Центральной Азии в рамках межправительственной комиссии ТРАСЕКА, которая рассматривает дополнительные возможности увеличения потока сухих грузов из Центральной Азии, в частности, из Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана.

Основное многостороннее соглашение по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) было подписано в 1998г. в Баку. Международный транспортный коридор ТРАСЕКА официально признан ведущими международными организациями (Европейской Комиссией, соответствующими структурами ООН и др.) как один из естественных транзитных мостов между Европой и Азией.

По мнению специалистов, транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия является перспективным. Так, расстояние по основному трансокеанскому маршруту от Иокогамы (Япония) до крупнейших западноевропейских портов, более чем в два раза длиннее по сравнению с маршрутом ТРАСЕКА.

Эксперты считают, что основное назначение ТРАСЕКА - с одной стороны оградить государства региона от доминирования над коммуникационными и транспортными потоками со стороны какого-либо одного государства, с другой - обеспечить гарантированный бесперебойный выход каспийских и прикаспийских энергоресурсов на международные рынки. ЕС на сегодняшний день является основным донором ТРАСЕКА. Среди факторов, способствующих динамичному развитию наземных и морских составляющих коридора ТРАСЕКА являются:

– реализация инвестиционных проектов по развитию терминальных инфраструктур в портах Ильичевск, Поти, Батуми, Туркменбаши, Баку и Актау, в результате открыто регулярное железнодорожно-паромное сообщение Варна - Ильичевск-Поти-Батуми и Баку-Актау;

– дальнейшее развитие контейнерных перевозок в связи с организацией и пуском контейнерного поезда Поти -Баку- Актау -Алматы, с продлением в сторону Китая;

– в рамках ТРАСЕКА поддержана реконструкция железной дороги Кунград- Бейнеу-Актау, ведущей к порту Актау и через Россию в страны ЕС;

– рост объемов трансконтинентальных грузоперевозок из Китая к каспийским портам.

Международный транзитный автомобильный коридор «Западная Европа - Западный Китай» протяженностью 8445 км, в том числе по Казахстану - 2787 км, по Китаю - 3425 км. Особенность коридора в том, что он является кратчайшим и обеспечивает транспортную связь стран Центральной Азии с Европой, а также выход из Китая и стран Юго-Восточной Азии в западные регионы России и далее в Европу. Основу данного транзитного коридора по территории Центральной Азии составляют транзитные коридоры Самара - Шымкент и Ташкент - Шымкент - Алматы - Хоргос. В КНР транзитный коридор будет проходить по маршруту Хоргос - Урумчи - Ляньюньган. Как ожидается, на территории Центральной Азии

окончательное завершение работ по строительству участка коридора «Западная Европа - Западный Китай» пройдет в ближайшие годы.

Кроме того, если исходить из интересов стран Центральной Азии, то данное направление транспортной связи имеет особо важный потенциал для повышения эффективности перевозок. По предварительным данным, доставка грузов через порты Карачи и Бендер-Аббас обойдется почти в два раза дешевле, чем через порты Черноморского бассейна. Активизации восточной ветки транспортного коридора «Север-Юг» должно послужить строительство железнодорожной линии Узень - Горгон.

Усилия стран региона но развитию транспортно-транзитного потенциала.

Вместе с тем, понимая важность транспортно-транзитного фактора, государства Центральной Азии также проводят активную политику в транспортной сфере. Все государства региона с момента обретения независимости взяли курс на преодоление диспропорций в своих традиционных транспортных системах, ориентированных на внутриконтинентальные маршруты, в сторону приобретения диверсифицированного доступа к мировым рынкам и океанским портам. Увеличение числа и качества автомобильных и железных дорог, авиационного сообщения преследовало цель сделать регион неотъемлемой частью континентальной и мировой транспортной системы.

На данном этапе формирование значительного сектора коммуникационного назначения обуславливается той ролью транспортной составляющей, которую она может сыграть в развитии экономик стран региона. В этом ключе странами региона проводится значительный объем работы. В частности, после обретения независимости в Узбекистане в целях дальнейшего развития транспортных коммуникаций было реализовано множество проектов. Значительные средства из республиканского бюджета направляются на финансирование работ по модернизации и увеличению

пропускной способности внутренней транспортной системы. Параллельно выделяются средства для реконструкции и ремонта существующих, а также строительства новых дорог, мостов и соответствующей инфраструктуры. В Узбекистане проведена целенаправленная работа по развитию современных автодорог, комплексной реконструкции и ремонту важнейших транзитных транспортных артерий: "Ташкент-Ош" со строительством двух тоннелей на перевале "Камчик", "Ташкент-Термез", "Самарканд-Бухара- Алат", "Кунград-Бейнеу". В этом контексте следует также отметить вклад Узбекских железных дорог в развитие транспортных коридоров регионального и макро - регионального значения и повышение конкурентоспособности железных дорог, а также привлечение дополнительных объемов транзитных международных перевозок за счет открытия для эксплуатации новых железнодорожных линий Учкудук- Мисхен-Султануздаг, протяженностью 342 км, и Гузар-Байсун-Кумкурган, протяженностью 224 км, без захода на территорию соседних государств, в целях сокращения времени транзитных международных перевозок грузов.

В сфере реализации транзитного потенциала Узбекистана амбициозным считается проект по созданию «Сухого порта» в г.Навои. Проект сухого порта представляет интерес с точки зрения создания инфраструктуры нового трансконтинентального транспортного коридора. Выгодное географическое положение Узбекистана позволяет создать узловой центр в виде сухого порта для грузопотоков из Дальневосточного региона России и Китая в Восточную Европу, Турцию, Афганистан и другие страны. Создание такого порта за счет применения современных технологий хранения, обработки (контейнеризации) и транспортировки позволит существенно удешевить импортируемые и экспортируемые грузы. Полноценное развитие этого мультимодального логистического центра зависит также от привлечения в Навои региональных грузовых потоков. На сегодняшний день управление международным аэропорт г. Навои передано корейским партнерам, которые имеют опыт по развитию подобных

инфраструктурных объектов. Все эти меры направлены на повышение эффективности транспортной инфраструктуры и потенциала Узбекистана в качестве транзитной территории в международных грузопотоках. Воплощению данного потенциала способствовало бы также нормализация ситуации в сфере безопасности в соседнем Афганистане.

Во-первых, это связано с тем, что транспортная система Афганистана интегрирована с транспортными коммуникациями Узбекистана, являющейся единственной страной в регионе, через территорию которой возможны перевозки в направлении Афганистана железнодорожным, автомобильным, речным и воздушным транспортом.

Во-вторых, как известно, для Узбекистана самая короткая дорога до южных портов проходит через территорию Афганистана (Узбекистан-Афганистан - Пакистан; Узбекистан - Афганистан - Иран). При урегулировании афганской проблемы открываются новые перспективы по разработке южных альтернативных транспортных коридоров на иранские порты Бандер-Аббас и Чахбахар, пакистанские Карачи, Касим и Гвадар транзитом через Афганистан.

АО «Узбекистон темир йуллари» проводит гибкую тарифную политику, направленную на увеличение объемов перевозок грузов и эффективное сотрудничество с сопредельными государствами. В целях создания благоприятных условий для перевозок по территории Республики Узбекистан внешнеторговых грузов Туркменистана в 2008 фрахтовым году ОА «Узбекистон темир йуллари» были предоставлены некоторые льготы. Вместе с тем, несмотря на двусторонние договоренности туркменская сторона с 1.02.2008 года ввела повышающий коэффициент 1,16 к ставкам на перевозки по территории Туркменистана всех транзитных грузов, независимо от страны происхождения. Необходимо отметить, что повышение транспортных тарифов и сборов вынуждает экспортеров переориентировать внешнеторговые грузы на альтернативные транспортные коридоры.

Постановлением Президента Республики Узбекистан от 21 декабря 2010 года «Об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 годах» [1], Программы развития компьютеризации и внедрения информационно-коммуникационных технологий ОА «Узбекистон темир йуллари» на период 2008-2015 г.г., распоряжения председателя правления компании от 28 октября 2010 года № 12-У с утвержденным Перечнем первоочередных мер по организации повышения квалификации и навыков руководителей и специалистов компании по использованию в работе информационно-коммуникационных технологий, а также внедрению системы их периодической аттестации:

- обновление и модернизация подвижного состава за счет высокоэффективных и энергосберегающих локомотивов, электровозов и вагонов; электрификация железных дорог, обеспечение провозной и транзитной мощности ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», преимущественно, без резкого увеличения энергопотребления;

- организация скоростных поездов, контейнеризация и дальнейшее повышение эффективности внутренних и международных перевозок, модернизация объектов инфраструктуры, расширение номенклатуры услуг, повышение качества обслуживания клиентов;

- развитие компьютеризации и внедрение информационно-коммуникационных технологий с учетом внедрения новых технологий перевозочного процесса на основе передового программного обеспечения; строительство новых железнодорожных линий и реконструкция существующих с применением новейших мировых технологий; дальнейшая интеграция в международную систему железнодорожных перевозок, максимальное использование конкурентных преимуществ в регионе и субрегионе;

- совершенствование менеджмента, политики тарифного и нетарифного регулирования транспортировки грузов и пассажиров,

экспансия рынка транзитных услуг региона, повышение коэффициента использования транзитного потенциала железных дорог страны;

-подготовка обоснованных предложений по созданию новых альтернативных транспортных коридоров;

организация производства и капитального восстановления пассажирских и грузовых вагонов;

- привлечение иностранных инвестиций;
- реализация политики социальной защиты железнодорожников.

В 2014 году объемы перевозок грузов между Республикой Узбекистаном и Российской Федерацией выросли по сравнению с 2013 годом на 524,1 тыс. тонн (11 %) и составили 5,5 млн тонн, в том числе 2,4 млн тонн экспортных грузов, 618,6 тыс. тонн импортных грузов, 2,5 млн. тонн транзитных грузов.

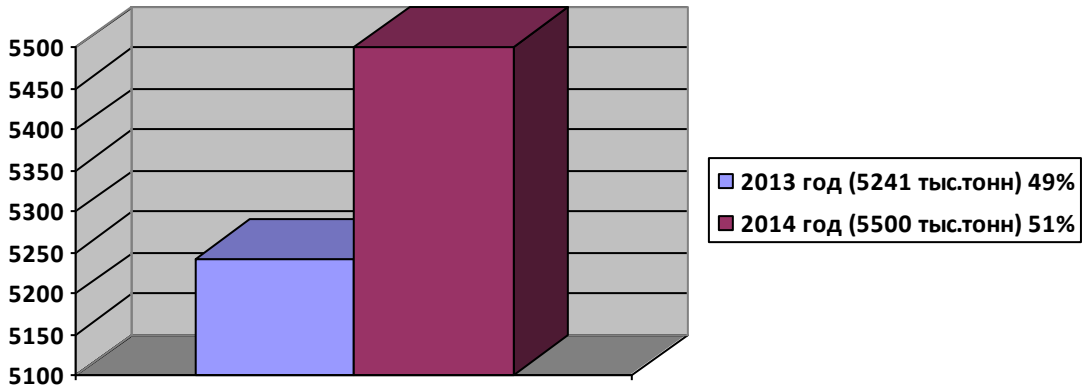
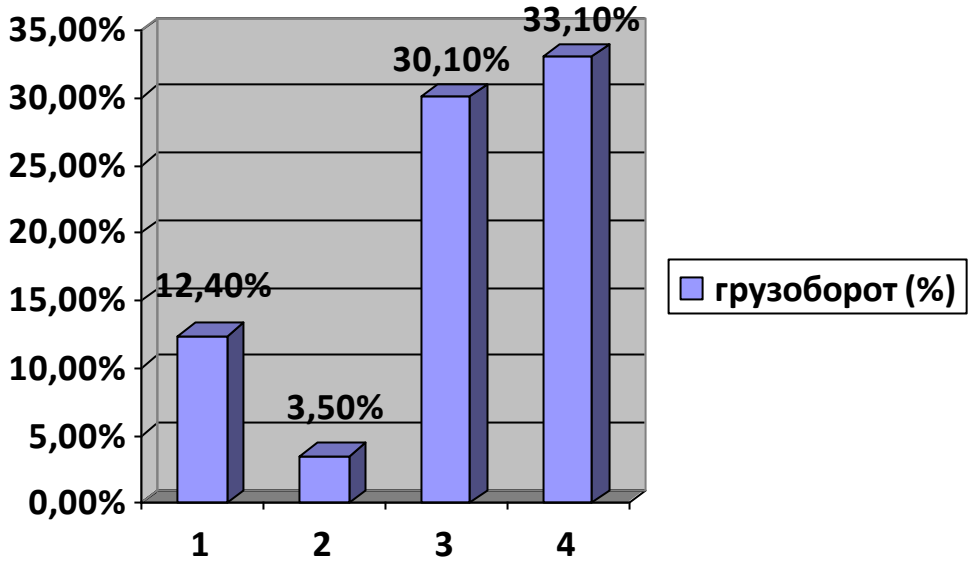


Рис. 1.2.1. Объем перевозок грузов между Республикой Узбекистан и странами СНГ, тыс. тонн

Деятельности АО «УТЙ» за первое полугодие 2014 года свидетельствуют о росте объемов грузовых перевозок. Так, грузооборот составляет 76,3 млрд. т-км, что превышает уровень первого полугодия 2004 года на 11,1% или 7,6 млрд. г-км. Рост грузооборота по видам сообщений выглядит следующим образом: во внутриреспубликанском - на 12,4%, экспорте - на 3,5%, импорте - на 30,1%, транзите - на 33,1%. Доходы от

перевозок за первое полугодие 2014 года составят 89 040,5 млн. сум, по отношению к аналогичному периоду 2014 года наблюдается рост на 3% или на 306 млн. сум.



1. внутриреспубликанские
2. экспорт
3. импорт
4. транзит

Рис. 1.2.2. Рост грузооборота по видам сообщений.

Доходы от грузовых перевозок ожидаются в сумме 89039.8, рост к первому полугодию 2014 года составляет 3,7%. Снижение темпов роста доходов от грузовых перевозок по сравнению с грузооборотом вызвано:

- изменением структуры грузооборота в результате значительного увеличения более «дешёвого» внутреннего сообщения (на 12,4%) по сравнению с более «дорогим» экспортом (на 3,5%);
- увеличением количества собственных и арендованных вагонов;
- сокращением времени нахождения инвентарных вагонов на территории «чужих» администраций (снизилось количество вагонов, используемых на «чужой» территории свыше 30 суток, когда плата взимается в 3-х кратном размере);

- снижением курса швейцарского франка (для экспортно-импортных перевозок) на 1,3% и доллара США (для транзитных перевозок) на 8,9%. Расходы по перевозкам за первое полугодие 2014 года ожидаются в сумме 84 443 млн. сум, к уровню 2013 года больше на 19 808 млн. сум или на 30,6%, что объясняется:

- увеличением расходов по фонду оплаты груда в связи с установлением минимальной заработной платы;

- ростом цен на топливо и электроэнергию;

- увеличением стоимости охранных услуг и увеличением закупаемых услуг внешних консультантов по оценке отчуждаемого имущества, связанного с реструктуризацией отрасли. По итогам 2014 года получен валовой (налогооблагаемый) доход в сумме 4,6 млрд. сум. Объем транзитных перевозок железнодорожным транспортом (с учетом оперативных данных за июнь) за первое полугодие т.г. составил 3 млн. 745 тыс. тонн, что выше уровня первого полугодия. Географическое положение Узбекистана обусловливает особую роль отечественных железных дорог как связующего звена между транспортными системами СНГ и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Один из самых важных для Узбекистана маршрутов, соединяющих Европу и Азию, является Трансазиатская магистраль, с введением в строй которой Узбекистан технологически закрепила свой евроазиатский характер.

Однако сложности переходного периода в экономике страны в начале прошлого десятилетия и усиление конкуренции со стороны автоперевозчиков вызвали определенное снижение объёмов перевозок в международном сообщении через территорию Узбекистана.

Тем не менее, за последние четыре года наблюдаются положительные тенденции в развитии экономики Узбекистана, которые свидетельствуют о необходимости и возможности закрепления позиций страны на внешних рынках, формировании её имиджа как конкурентоспособного участника мировой торговли.

Коренное изменение экономики страны диктует необходимость развития реформы железнодорожного транспорта. Принятая в Республике Узбекистан Концепция структурной реформы железнодорожного транспорта предусматривает создание в системе транспорта железных дорог, оказывающих услуги по пользованию инфраструктурой железнодорожного транспорта и грузовых компаний, осуществляющих доставку грузов и конкурирующих между собой за привлечение клиентов.

В ходе реформирования предполагается разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления. Эти крупные экономические и правовые изменения, в случае их осуществления, потребуют, на наш взгляд, соответствующих коррективов и в организации международных сообщений, осуществляемых на железных дорогах Узбекистана.

В новых условиях хозяйствования возникают более высокие требования к транспортному обслуживанию, базирующиеся на принципах логистики, основными факторами которых являются прежде всего точность, время доставки грузов, их сохранность, экономичность, определяемая минимальными затратами для пользователя. Общим принципом выбора варианта перевозки является его конкурентоспособность. Конкурентоспособность систем доставки внешнеторговых грузов определяется совокупностью условий перевозки данного груза, отражающей их возможность удовлетворения потребностей клиентов, включая выгоды и потери у грузоотправителей и грузополучателей. Поэтому при выборе каналов товародвижения недостаточно сравнивать только затраты на перевозки, необходим также учет качества транспортного обслуживания, так – как качество транспортной услуги прямо или косвенно воздействует на формирование цены товара, увеличивая ее при высоком транспортном сервисе или уменьшая при низком оценки качества транспортного обслуживания при перевозках транзитных грузов целесообразно, по-нашему мнению, производить по уровню охвата конкурентного сектора рынка. Т.е.

удовлетворения спроса по конкретному виду транзитных перевозок. Однако главным в системе оценочных показателей является то, как к оценке качества перевозок относятся потребители транспортной продукции. В последние годы, наряду со стоимостью, все чаще именно качество перевозок считается тем основным критерием, на основании которого пользователи осуществляют выбор вида транспорта или их сочетаний.

Хотя оценка качества выполнения транзитных перевозок производится по уровню удовлетворения требований и запросов грузовладельцев в перевозках, для создания системы доставки грузов в международном сообщении, необходимо чтобы приоритет интересов пользователей транспортных услуг сочетался с эффективностью эксплуатации транспорта.

Эффективность транзитных контейнерных перевозок определяется тем, насколько полно и точно согласованны их технологические параметры, насколько полно решены экономические и коммерческо-правовые вопросы, связанные с эффективным функционированием прогрессивных транспортно - технологических систем. В более широком плане важно насколько скоординировано осуществляются смешанные перевозки в рамках логистической системы управления.

Глава 2. Совершенствование технологии перевозок транзитных грузов в международном сообщении.

2.1. Разработка критериев выбора маршрута перевозки в международных железнодорожных перевозках.

При выборе альтернативы разработки выбора маршрута перевозок обычно исходят из определенной системы критериев, к которым относятся:

– затраты на создание и эксплуатацию собственного парка транспортных средств (аренду, лизинг подвижного состава);

– затраты на оплату услуг транспортных, транспортно экспедиционных фирм и других логистических посредников в транспортировке;

– скорость (время) транспортировки;

– качество транспортировки (надежность доставки, сохранность груза и т.п.).

Создание собственного парка связано с большими капитальными вложениями в подвижной состав, производственно-техническую базу для обслуживания и ремонта транспортных средств и транспортную инфраструктуру. В конечном итоге оно может быть оправданно в случае получения значительного выигрыша в качестве, надежности и себестоимости перевозок при больших устойчивых объемах перевозимых грузов. Как правило, это относится к парку автомобильных транспортных средств. Однако в любом случае оценка альтернатив должна проводиться комплексно с учетом возможно большего числа критериев.

В большинстве случаев фирмы-производители прибегают к услугам специализированных транспортных фирм, поэтому в дальнейшем мы будем рассматривать именно эту альтернативу.

Общий алгоритм организации транспортировки включает следующие логистические процедуры выбора:

– выбор вида транспортировки (иногда называемый в специальной

литературе способом перевозки или системой доставки грузов);

– выбор вида (или нескольких видов) транспорта;

выбор основных и вспомогательных логистических посредников в транспортировке (таблица 2.1.1.).

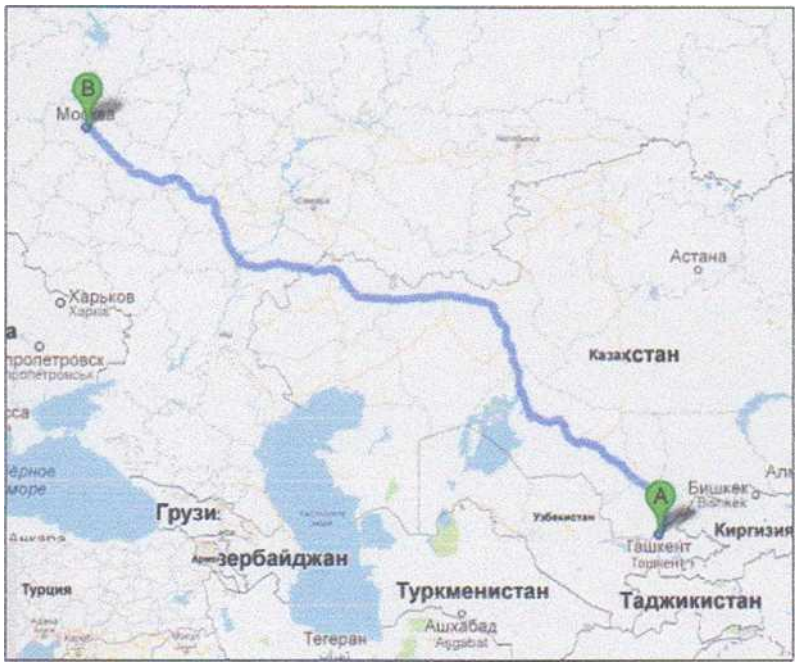
Таблица 2.1.1.

Маршруты международных железнодорожных перевозок.

Откуда Куда		Ташкентское отделение		Бухарское отделение		Каршинское отделение	
		72000-72530	72550-72690	72720-72870 73000-73240 74020-74020 74060-74060	72880-72900 73260-73440	72910-72940 73470-73630 73650-73670 73940	73640-73640
Октябрьское ж.д.	01000-07850	Келес-экс 720602 Семинг.Мар-э 664900	Келес-экс 720602 Семинг.Мар-э 664900	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002
Калининградская ж.д.	10000-10500	Келес-экс 720602 Семинг.Мар-э 664900 Крансное-экс 171401 Гудогай-экс 164107 Кибартай-экс 124400	Келес-экс 720602 Се.минг.Мар-э 664900 Крансное-экс 171401 Гудогай-экс 164107 Кибартай-экс 124400	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002
Московская ж.д. Кроме участка Локоть-Теткина	17000-20694 20710-20710 20730-	Келес-экс 720602 Семинг.Мар-э 664900	Келес-экс 720602 Семинг.Мар-э 664900	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002	Каракалпак-экс 736808 Д.Нурп-вой-э 662002

Исходя, из вышеуказанной таблицы можно определить следующие железнодорожные маршруты:

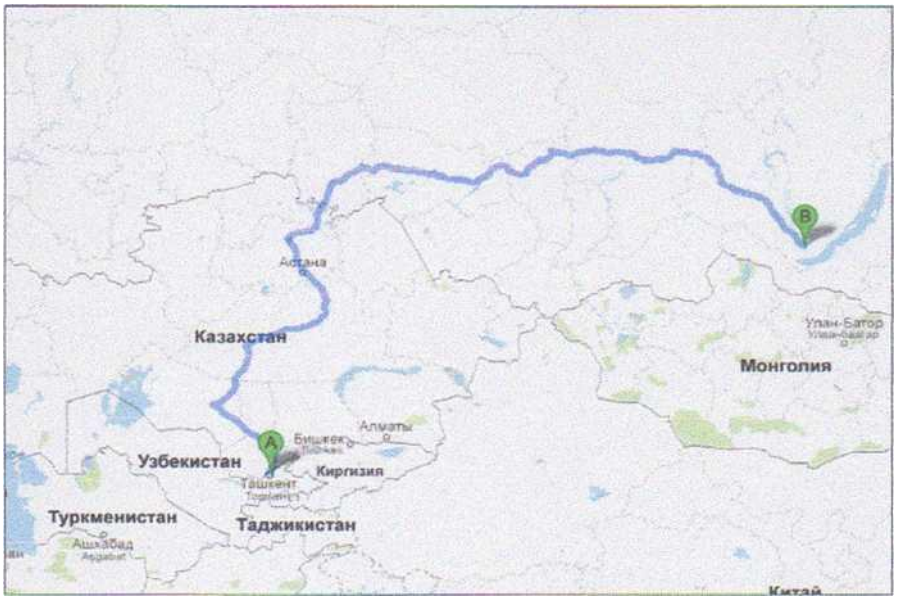
1-маршрут. Ташкент - Москва



Вышеуказанном маршруте приведен железнодорожный маршрут Ташкент-Москва для международных перевозок.

Вышеуказанном маршруте приведен железнодорожный маршрут Чукурсай-Иркутс-сорт для международных перевозок и дальность этого маршрута составляет 4327 км.

3-маршурт. Чукурсай-Иркутск-сорт (ж.д+АТ=4857 км)



Все указанные процедуры выполняются на основе одного или системы критериев при соблюдении заданных на внешнюю ЛС ограничений. Эти ограничения обусловлены или целевыми функциями внешних (интегрированных) ЛС, или факторами окружающей макро- и микроэкономической среды. Например, в системе дистрибуции ограничения могут накладываться на время доставки ГН, затраты на транспортировку, сохранность груза, дислокацию ЗЛС, в которых осуществляется складирование или перевалка груза на другой вид транспорта, и т.п.

(схема) Основные виды транспортировки Унимодальная (одновидовая) транспортировка осуществляется одним видом транспорта, например железнодорожным, как правило, в тех случаях, когда заданы начальный и конечный пункты транспортировки логистической цепи без промежуточных операций складирования и грузопереработки. Критериями выбора вида транспорта в такой перевозке обычно являются вид груза, объем отправки, время доставки груза потребителю, затраты на перевозки. Например, при крупнотоннажных отправках и при наличии подъездных путей в конечном пункте доставки целесообразнее применять железнодорожный транспорт, при мелкопартионных отправках на короткие расстояния - автомобильный. Смешанная перевозка грузов (смешанная раздельная перевозка) осуществляется обычно двумя видами транспорта (железнодорожно-автомобильная, речная - автомобильная, морская - железнодорожная и т.п.). При этом груз доставляется первым видом транспорта в так называемый пункт перевалки или грузовой терминал без хранения или с кратковременным хранением с последующей перегрузкой на другой вид транспорта. Типичным примером смешанной перевозки является обслуживание автотранспортными фирмами железнодорожных станций или морского (речного) порта транспортного узла.

Признаками смешанной раздельной перевозки является наличие нескольких транспортных документов, отсутствие единой тарифной ставки фрахта, последовательная схема взаимодействия участников транспортного

процесса. При прямой смешанной перевозке грузовладелец заключает договор с первым перевозчиком, действующим как от своего имени, так и от имени следующего перевозчика, представляющего другой вид транспорта. В силу этого грузовладелец фактически находится в договорных отношениях с обоими, причем каждый из них производит расчеты с грузовладельцем и несет материальную ответственность за сохранность груза, только на соответствующем участке маршрута.

Комбинированная перевозка отличается со смешанной наличием более чем двух видов транспорта. Использование смешанных (комбинированных) видов транспортировки часто обусловлено структурой дистрибутивных каналов (или логистических каналов снабжения), когда, например, отправка крупных партий ГП производится с завода- изготовителя на оптовую базу железнодорожным транспортом (с целью максимального снижения затрат), а развозка с оптовой базы в пункты розничной торговли осуществляется автомобильным транспортом.

Современная логистическая практика транспортировки связана с растущей экспансией перевозок, осуществляемых одним экспедитором (оператором) из одного диспетчерского центра и по единому транспортному документу (мультимодальные, интермодальные, комбинированные и пр.).

При интермодальной перевозке грузовладелец заключает договор на весь путь следования с одним лицом (оператором). Оператором может быть, например, экспедиторская фирма, которая, действуя на всем протяжении маршрута перевозки груза различными видами транспорта, освобождает грузовладельца от необходимости вступать в договорные отношения с другими транспортными предприятиями.

К основным принципам функционирования интермодальных и мультимодальных систем перевозок относятся следующие:

- единообразие коммерческо-правового режима;
- комплексный подход к решению финансово-экономических вопросов организации перевозок;

- максимальное использование телекоммуникационных сетей и систем электронного документооборота;
- единый организационно-технологический процесс управления перевозками и координация действий всех логистических посредников, участвующих в транспортировке;
- кооперация логистических посредников;
- комплексное развитие инфраструктуры перевозок различными видами транспорта.

При осуществлении мультимодальных перевозок за пределы страны (при экспортно-импортных операциях) существенное значение приобретают таможенные процедуры оформления ("очистки") грузов, а также транспортное законодательство и коммерческо-правовые аспекты перевозок в тех странах, по которым проходит маршрут следования груза. В международных мультимодальных перевозках принцип единообразия коммерческо-правового режима предусматривает:

- унификацию учетно-договорных единиц (УДЕ) физического распределения в части транспортировки;
- упрощение таможенных формальностей;
- внедрение стандартных коммерческих грузовых и транспортных документов международного образца.

Большое значение в мульти- и интермодальных перевозках имеет информационно-компьютерная поддержка транспортного процесса. Ключевую роль для транспортировки играют международные телекоммуникационные сети как коммерческие, так и некоммерческие (Интернет), спутниковые системы связи и навигации для транспортных средств (Inmarsat-C, GPS и др.).

Кроме того, в соответствии с европейским соглашением под термином "комбинированная перевозка" понимается перевозка грузов в одной и той же грузовой единице, транспортном оборудовании, к которым относятся крупнотоннажные контейнеры, съемные кузова, полуприцепы и

автодорожный состав (автофургоны) с использованием нескольких видов транспорта.

Система критериев при выборе вида транспортировки

Выбор вида транспортировки, вида транспорта и логистических посредников производится на основе системы критериев.

В затраты на транспортировку входят как непосредственно транспортные тарифы за перевозку определенного объема груза (выполнение определенного объема транспортной работы), так и затраты, связанные с транспортно-экспедиционными операциями, погрузкой, разгрузкой, затариванием, перегрузкой, сортировкой и т.п., т.е. логистическими операциями физического распределения, сопровождающими транспортировку грузов. Как правило, транспортные затраты (наряду с временем доставки) являются основным критерием выбора вида транспорта и способа перевозки.

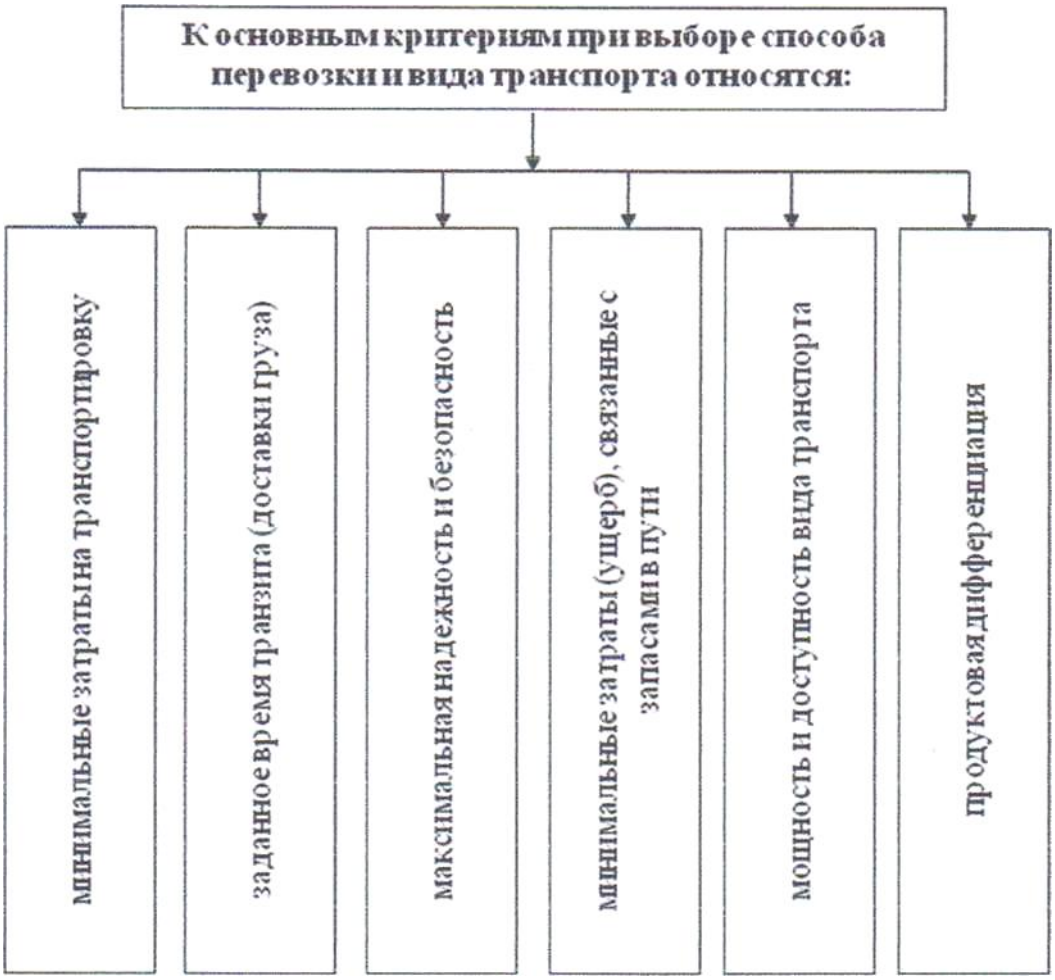


Рис. 2.1.2. Основные критерии выбора вида перевозки и транспорта.

Время доставки (транзитное время), так же как и затраты, является приоритетным показателем при альтернативном выборе. В некоторых современных логистических концепциях, время играет ключевую роль. Кроме того, доставка груза в точно назначенный срок свидетельствует (при прочих равных условиях) о надежности выбранной схемы перевозки (перевозчика и других логистических посредников). Сокращение времени доставки часто дает фирме существенные конкурентные преимущества на рынке сбыта ГП, обеспечивая возможность внедрения стратегии продуктовой дифференциации.

При рассмотрении систем управления запасами ' необходимо проанализировать затраты, связанные с запасами в пути (транзитный запас), а также ущерб от несвоевременной доставки. Эти затраты должны быть

минимальными при осуществлении процедуры выбора.

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

Наконец, важным условием выбора является обеспечение сохранности груза в пути, соблюдения требований стандартов качества груза, международных экологических требований.

Задачи, стоящие перед транспортным подразделением фирмы, можно разбить на две большие группы: связанные с эксплуатацией парка подвижного состава и с поддержанием технической готовности (обслуживания и ремонта транспортных средств).

Перечисленные задачи не исчерпывают их разнообразия для автомобильного и других видов транспорта и являются предметом исследования специальных дисциплин. В то же время необходимо заметить, что задачи оптимальной маршрутизации для автомобильных и межвидовых перевозок могут ставиться и решаться логистическим менеджером фирмы самостоятельно и задаваться в качестве обязательных условий (ограничений) для транспортных логистических посредников.

В логистическом процессе фирма может использовать различные способы транспортировки, виды транспорта, а также различных логистических партнеров (посредников) при организации доставки продукции к конкретным пунктам логистической цепи (цепи поставок). Прежде всего, логистический менеджмент фирмы решает вопрос, создавать ли свой парк транспортных средств или использовать наемный транспорт (общего пользования или частный).

Создание собственного парка связано с большими капитальными вложениями в подвижной состав, производственно-техническую базу для обслуживания и ремонта транспортных средств и инфраструктуру. В конечном итоге оно может быть оправдано в случае получения

значительного выигрыша в качестве, надежности и себестоимости при больших устойчивых объемах перевозок.

В большинстве случаев центральная компания в цепи поставок (фирма производитель товара или торговая компания) обращается к услугам специализированных транспортных или транспортно-экспедиционных фирм.

Технологический процесс доставки грузов состоит из последовательности операций по транспортировке: перемещение грузов от грузоотправителей до получения их потребителем, хранение грузов на промежуточных складах, упаковка, маркировка грузовых мест, сбор и разукрупнение отправок и др.

Для обеспечения доставки до потребителя необходимо выбрать способ перевозки, технологии доставки, маршрут. Перевозка грузов может выполняться собственным транспортом предприятия, заинтересованного в доставке товаров, или с привлечением логистических посредников, которые выполняют все или отдельные операции по транспортировке, поэтому одной из логистических процедур выбора наряду с выбором способа перевозки и видов транспорта является выбор логистических посредников: перевозчиков, экспедиторов и др.

Решение любой задачи выбора производится на основе определенных критериев. Логистические процедуры выбора в транспортировке - это сложные многокритериальные задачи, решаемые с учетом системы критериев. Основными критериями выбора варианта транспортировки являются стоимость доставки, время, затрачиваемое на перевозку, качество доставки, выполнение сопутствующих услуг и др.

Выбор варианта транспортировки по критерию стоимости доставки или суммарных затрат на доставку осуществляется при помощи сравнения уровней данных затрат при разных вариантах, зависящих как минимум от двух факторов: расстояние перевозки груза и физического объема груза. Стоимостной критерий является одним из решающих в случае выбора самостоятельной организации доставки или доставки с применением

логистических посредников. При этом учитываются затраты на приобретение и эксплуатацию собственного парка транспортных средств, затраты на наем, обучение, подготовку необходимого персонала, приобретение требующихся документов (сертификатов, допусков, разрешений, таможенных документов и т. д.), затраты на оплату услуг логистических посредников.

Сроки (скорость) доставки - временный критерий, косвенно связанный со стоимостью. Приоритет данному критерию отдается, как правило, в случае экстренных заказов.

Критерий качества доставки является комплексным критерием, включающим соблюдение сроков доставки, обеспечение сохранности грузов, готовность изменить условия договора, имидж фирмы на рынке, безопасность, качество применяемых процедур управления рисками, например, надежность страховой защиты и др.

В целом же система критериев для выбора вида транспортировки может различаться в зависимости от вида перевозимого груза, параметров заказа, динамики бизнеса, в том числе, транспортного и сопряженных с ним отраслей, и других факторов.

При определенных ситуациях для потребителя может быть решающим только один критерий, а все остальные не будут приняты во внимание. Так, например, известно, что доставка воздушным транспортом используется, в основном, только для ценных грузов и почты. Однако если отсутствие какой-либо детали приведет к остановке производства, клиента будет интересовать, в первую очередь, может ли поставщик организовать незамедлительную поставку. Естественно, что процедура выбора варианта транспортировки по одному критерию является более простой. Однако выбор редко производится по одному критерию, так как самый быстрый вариант может быть настолько дорогим, что доставка груза по нему не принесет желаемой прибыли или вообще окажется убыточной; самый дешевый вариант доставки может оказаться неприемлемым из-за большой продолжительности перевозки или

низкой надежности доставки в договорные сроки.

2.2. Внедрение принципов логистики и информационных технологий для совершенствования перевозок транзитных грузов.

Принцип - основное, исходное положение какой-либо теории, учения, науки.

В логистике действуют следующие принципы для совершенствование транзитных грузов :

• системности, означающий организацию и осуществление закупок, хранения, производства, сбыта и транспортировки как единого процесса;

• комплексности: формирование всех видов обеспечения для осуществления движения потоков в конкретных условиях; координация действий непосредственных и опосредствованных участников движения ресурсов и_ продуктов; осуществление централизованного контроля выполнения задач, стоящих перед логистическими структурами фирм; стремление фирм к тесному сотрудничеству с внешними партнерами по товарной цепочке и установлению прочных связей между различными подразделениями фирм в рамках внутренней деятельности;

• научности: усиление расчетного начала на всех стадиях управления потоком от планирования до анализа, выполнение подробных расчетов всех параметров траектории движения потока; признание за квалифицированными кадрами статуса самого важного ресурса логистических структур фирмы;

• конкретности: четкое определение конкретного результата как цели перемещения потока в соответствии с техническими, экономическими и другими требованиями; осуществление движения с наименьшими издержками всех видов ресурсов; руководство логистикой со стороны учетно-калькуляционных подразделений или структурных органов, результаты работы которых измеряются полученной прибылью;

• конструктивности: диспетчеризация потока, непрерывное отслеживание перемещения и изменения каждого объекта потока и

оперативная корректировка его движения; тщательное выявление деталей всех операций материально-технического обеспечения и транспортировки товаров;

• надежности: обеспечение безотказности и безопасности движения, резервирование коммуникаций и технических средств для изменения в случае необходимости траектории движения потока; широкое использование современных технических средств перемещения и управления движением; высокие скорости и качество поступления информации и технологии ее обработки;

• вариантности: возможность гибкого реагирования фирмы на колебания спроса и другие возмущающие воздействия внешней среды; целенаправленное создание резервных мощностей, загрузка которых осуществляется в соответствии с предварительно разработанными резервными планами фирмы.

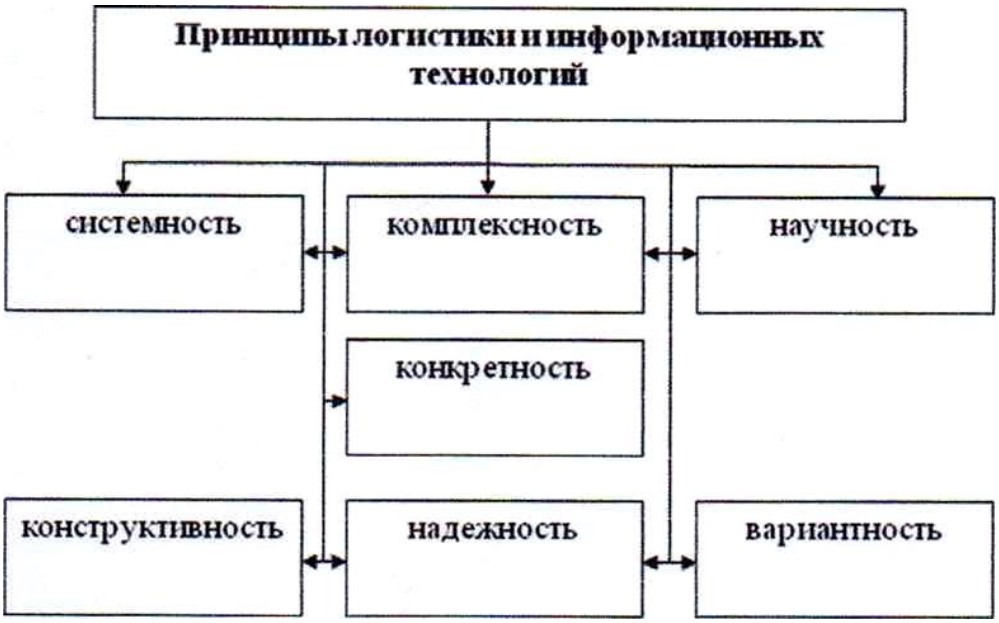


Рис.2.2.1. Схема принципов логистики и информационных технологий.

Теория управления перевозками на железных дорогах имеет вероятностную основу. Например, информация о реальном подходе грузовых поездов к сортировочной станции, структуре вагонопотока

становится известной лишь на несколько часов вперед. В большинстве случаев эти поезда не согласуются с нитками графика. В итоге часть ниток графика не используется, да и в сам график часто закладывают больше ниток, чем поездов.

В настоящее время на железнодорожном транспорте страны создана мощная компьютерная база, построена сеть передачи данных между дорожными центрами управления. Автоматизированные рабочие места этих центров обеспечивают реальный компьютерный обмен данными между дорогами и с основными грузоотправителями.

Если система фирменного транспортного обслуживания и грузоотправители способны на декаду вперед сформировать корректируемый и пополняемый дискретный прогноз-заявку на все предстоящие перевозки, то их можно моделировать и детально рассчитывать на основе жесткого стабильного графика. Для этого должна быть известна предстоящая работа каждого погруженного вагона на всем маршруте следования от пункта погрузки до пункта назначения (с какими поездами перемещается вагон, по какой нитке графика поезд с вагоном будет отправлен со станции переформирования, когда точно он прибудет в пункт назначения). Кроме того, если известны все предстоящие перевозки, то целесообразно планировать в графике число жестких ниток между техническими (сортировочными) станциями соответственно заявленным к перевозке грузам. Грузоотправители станции погрузки будут ориентироваться на эти нитки. В итоге при оптимально составленном при помощи компьютерных средств жестком графике резко сократятся простои вагонов на станциях, локомотивные бригады будут иметь четкий рабочий график, улучшится использование тягового подвижного состава.

Организация движения грузовых поездов, по жесткому графику обеспечит устойчивую работ всех подразделений железных дорог, связанных с движением поездов, и прежде всего стабильность выделения локомотивов готовым составам, соблюдение сроков осмотра и ремонта вагонов на

станциях, создаст условия для оптимизации технического обслуживания и ремонта инфраструктуры.

Широкое распространение на железных дорогах средств компьютеризации и систем передачи данных, развитие структур фирменного транспортного обслуживания (СФТО), внедрение системы автоматической идентификации подвижного состава создают мощную техническую базу для разработки и реализации новой эффективной системы организации перевозок.

Возможности современной вычислительной техники позволяют качественно по-новому контролировать исполнение планов и решений. Для полноценного использования информационных технологий необходим переход на новую модель управления, которая бы обеспечила эффективную и рентабельную работу железных дорог.

При глобальном компьютерном отслеживании технологических процессов и управлении ими становится возможной организация перевозочного процесса на основе жесткого графика на всем пути следования каждого вагона с учетом переработки па сортировочных станциях по заданному плану формирования.

Под термином «жесткий график» следует понимать такой порядок, когда обеспеченные погрузкой или порожние вагоны определенного назначения стабильно отправляются по выделенным ниткам с учетом полновесности или полносоставности грузовых поездов.

Моделирование загрузки ниток жесткого графика только по данным первичных заявок на перевозки не дает, как правило, идеальных решений по массе и составу поездов. Не исключено, что будут иметь место перегруженные расписания, неполновесные составы для конкретных ниток графика на участках и направлениях. Однако информационные технологии позволяют корректировать, улучшать варианты, отслеживать нитки графика в целях обеспечения полновесности и полносоставности поездов. При этом необходима, корректировка времени погрузки в целях обеспечения

полновесности и полносоставности поездов. Интересы клиентуры удовлетворяются благодаря доставке груза точно в срок за счет минимизации времени нахождения вагона на технических и, особенно, сортировочных станциях, а интересы железнодорожного транспорта выражаются в стабильности графика движения, снижении объемов сортировочной работы, ускорении оборота вагона. В итоге резко улучшится контроль за перевозками и станет более реальным управление.

На заключительной стадии устраняются неувязки и возможные конфликтные ситуации, в том числе путем переноса по договоренности с клиентурой отдельных операций на время, отвечающее требованиям железнодорожной технологии. В итоге техническое нормирование перейдет от балансового метода к пооперационному планированию, когда каждой отправке соответствуют вагоны с конкретными номерами и типами, локомотивами, бригадами.

Сегодняшние возможности вычислительной сети железнодорожного транспорта позволяют реализовать предлагаемую технологию посредством составления дискретного плана, основанного на заявках клиентуры.

Важное место в новой технологии занимает система автоматического считывания информации с движущегося подвижного состава в выделенных на сети контрольных точках. Информационные технологии, дополненные контролем фактического исполнения с помощью системы автоматической идентификации, позволят улучшать эксплуатационный процесс методами поощрений и штрафов за качество исполнения заданий, поэтапно сводя закладываемые резервы к минимуму.

Компьютерное сопоставление этих нарядов и фактического их выполнения делает возможной оценку результатов работы исполнителей, ставя в зависимость от них оплату труда. Такая мера будет эффективным стимулом обеспечения точного выполнения формируемых заданий.

Работа по принципу дискретного управления перевозочным процессом в обозримой перспективе способна значительно улучшить все показатели

работы железнодорожного транспорта.

Изложенная схема организации движения при устойчивых корреспонденциях перевозок меняет концепции разработки плана формирования и построения графика движения поездов.

При решении вопросов о схеме доставки грузов потребителю в первую очередь должны решаться задачи обслуживания грузов технологической маршрутизацией. Для этого должны быть установлены и документально объемно и во времени определены технологические связи предприятий промышленных отраслей — поставки угля и руды металлургическим предприятиям, угля на электростанции, обслуживание экспорта и т. п. Они должны детализироваться до уровня графиков поставок, привязанных к конкретным цепочкам железнодорожных расписаний.

Адаптированная к новым условиям статистика выполненных перевозок должна выделять потоки технологической маршрутизации, используя не охваченные технологическими маршрутами вагонопотоки для задач, составляющих сегодня информационную базу технической маршрутизации. Главной здесь становится дальность перевозок. Для пар корреспондирующих технических станций, начиная с более дальних, определяется число выделенных жестких ниток графика для поездов технической маршрутизации при наличии суточного потока, кратного составу поезда.

2.2. Методика совершенствования транзитных перевозок в международном сообщении.

В условиях рыночной экономики на первый план выходит необходимость повышения качества транспортного обслуживания на основе применения прогрессивных технологий перевозок, предоставления принципиально новых конкурентоспособных транспортных услуг. Это обусловлено в первую очередь наличием реальной конкуренции между различными видами транспорта. Не полностью используемые производственные мощности и одновременно высокая потребность в обновлении технических средств железнодорожного транспорта, вызывают необходимость проведения мероприятий, направленных на улучшение финансово-экономического состояния отрасли.

В связи с этим в настоящее время наиболее актуальными направлениями в отрасли являются исследование потенциальных возможностей повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, определение путей обеспечения экономической стабильности и улучшения финансово- экономических показателей работы.

Перспективной областью привлечения дополнительных объемов перевозок являются международные транзитные перевозки грузов в железных дорогах, где в последнее время особенно активизировался морской транспорт. Географическое положение Узбекистана обусловливает особую роль отечественных железных дорог как связующего звена между транспортными системами Европы и Азиатско- Тихоокеанского региона (АТР). Один из самых важных для Узбекистана маршрутов, соединяющих Европу и Азию, является Транссибирская магистраль, с введением в строй которой Россия технологически закрепила свой евроазиатский характер. Однако сложности переходного периода в экономике страны в начале прошлого десятилетия и усиление конкуренции со стороны морских перевозчиков вызвали определенное снижение объёмов перевозок в международном сообщении через территорию Узбекистана. Тем не менее, за

последние четыре года наблюдаются положительные тенденции в развитии экономики Узбекистана, которые свидетельствуют о необходимости и возможности закрепления позиций страны на внешних рынках, формировании её имиджа как конкурентоспособного участника мировой торговли.

Коренное изменение экономики страны диктует необходимость развития реформы железнодорожного транспорта.

Крупные экономические и правовые изменения, в случае их осуществления, потребуют, на наш взгляд, соответствующих коррективов и в организации международных сообщении, осуществляемых на железных дорогах Узбекистана.

В новых условиях хозяйствования возникают более высокие требования к транспортному обслуживанию, базирующиеся на принципах логистики, основными факторами которых являются прежде всего точность, время доставки грузов, их сохранность, экономичность, определяемая минимальными затратами для пользователя. Общим принципом выбора варианта перевозки является его конкурентоспособность. Конкурентоспособность систем доставки внешнеторговых грузов определяется совокупностью условий перевозки данного груза, отражающей их возможность удовлетворения потребностей клиентов, включая выгоды и потери у грузоотправителей и грузополучателей. Поэтому при выборе каналов товародвижения недостаточно сравнивать только затраты на перевозки, необходим также учет качества транспортного обслуживания, так как качество транспортной услуги прямо или косвенно воздействует на формирование цены товара, увеличивая ее при высоком транспортном сервисе или уменьшая при низком.

Оценку качества транспортного обслуживания при перевозках грузов целесообразно, по-нашему мнению, производить по уровню охвата конкурентного сектора рынка, т.е. удовлетворения спроса по конкретному виду перевозок. Однако главным в системе оценочных показателей является

то, как к оценке качества перевозок относятся потребители транспортной продукции. В последние годы, наряду со стоимостью, все чаще именно качество перевозок считается тем основным критерием, на основании которого пользователи осуществляют выбор вида транспорта или их сочетаний. Хотя оценка качества выполнения перевозок производится по уровню удовлетворения требований и запросов грузовладельцев в перевозках, для создания системы доставки грузов в международном сообщении, необходимо чтобы приоритет интересов пользователей транспортных услуг сочетался с эффективностью эксплуатации транспорта.

Эффективность транзитных железнодорожных перевозок определяется тем, насколько полно и точно согласованны их технологические параметры, насколько полно решены экономические и коммерческо- правовые вопросы, связанные с эффективным функционированием прогрессивных транспортно-технологических систем. В более широком плане важно насколько скоординировано осуществляются смешанные перевозки в рамках логистической системы управления.

Таким образом, актуальность выбранной темы определяется потребностью разработки теоретических положений для их практического применения с целью повышения эффективности организации международных транзитных перевозок грузов в железных дорогах путем создания системы управления ими и рационализации среды функционирования.

Целью исследования является экономическая оценка и обоснование повышения эффективности международных транзитных железнодорожных перевозок по Транссибирской магистрали, а также разработка научно-методических рекомендаций по совершенствованию организации системы доставки транзитных грузов.

Новизна данной работы обусловлена недостаточным уровнем проработки сравнительной оценки эффективности перевозок различными видами транспорта, а также необходимостью комплексного анализа путей

повышения эффективности международных транзитных перевозок грузов на железных дорогах, в том числе и за счет более полного учёта взаимосвязи качества транспортного обслуживания и затрат, связанных с доставкой грузов.

Одним из ключевых звеньев развития узбекской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее мощного транзитного потенциала для обеспечения евроазиатских связей. Для повышения эффективности внешнеторговых и транзитных связей международные организации и заинтересованные европейские и азиатские страны приступили к формированию системы международных евроазиатских транспортных коридоров, под которыми понимаются совокупности наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации.

По своей сути транзит является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории Узбекистана. Набор этих услуг зависит от уровня развития национальной товаропроводящей сети и ее качества.

Транзит позволяет эффективно использовать резервы провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. Как следствие этого - активно развивается транспортное машиностроение и обеспечивающие его отрасли. Важным является и то обстоятельство, что транспортные коридоры Узбекистана проходят по регионам богатым полезными ископаемыми и перспективными в плане их освоения. Развитие железнодорожного транзита, в свою очередь, будет способствовать, и помогать росту производства, занятости населения в регионах. Транзит по Узбекской территории - это транзит по единой территории, на которой действуют единые законы, в том

числе таможенное законодательство, тогда как конкурентам приходится искать консенсус между интересами различных суверенных государств.

Транзит - это стабилизирующий фактор. Какие бы политические, экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут остается стабилизирующим долговременным фактором.

Однако мощный транзитный потенциал Узбекистана пока используется слабо. В то же время инициируется ряд крупных международных транспортных проектов, предусматривающих реализацию евроазиатских связей в обход территории Узбекистана. Реализация таких проектов может нанести ущерб экономике нашей страны и ее геополитическим интересам. Учитывая, что в настоящее время за счет средств международных организаций, включая международные финансовые институты, начато финансирование этих проектов, Узбекистан имеет минимальный запас времени для принятия мер, предусматривающих разработку и реализацию эффективной транзитной политики страны, использование резервов национальной транспортной системы, подготовку и реализацию транспортных проектов в целях привлечения крупных транзитных грузопотоков на отечественные транспортные коммуникации.

Глава 3. Повышение эффективности железнодорожных транзитных перевозок в международном сообщении АО «Узбекистон темир йуллари».

3.1. Исследование продолжительности технологических операций, выполняемых при переработке транзитных поездов на железнодорожном транспорте.

Организация и технология перевозочного процесса

Совершенствование системы управления перевозочным процессом должно строиться на экономических принципах и обеспечивать оптимизацию плана формирования поездов, интенсификацию эксплуатационной работы и приведение инфраструктурного развития и издержек в соответствие с оптимизированной технологией перевозочного процесса.

Поставленные цели могут быть достигнуты путем реализации следующих мер:

- применение современных методов разработки совмещенного плана формирования поездов, предусматривающего разделение вагонопотоков по классам: массовые грузы, порожние вагонопотоки, потоки срочных высокодоходных грузов и остальные немаршрутизируемые потоки;
- широкое использование информационных технологий и средств коммуникации, исключение ручного ввода информации и автоматизация формирования отчетных и учетных данных;
- организация учета принадлежности вагонов и особенностей их возврата при разработке плана формирования и выявлении направлений порожних вагонопотоков;
- организация эффективного управления объектами инфраструктуры и подвижным составом;
- совершенствование управления графиком движения поездов и поэтапный переход на «твердый» график - нормативный график движения

поездов с заданными технико-эксплуатационными и экономическими параметрами;

- автоматизации разработки графика движения поездов, переход к разработке графика движения поездов на первом этапе - дважды в год (на летний и зимний период), в дальнейшем, по мере внедрения информационных технологий - к оперативной его корректировке в зависимости от конъюнктуры и спроса на рынке транспортных услуг;

- экономическая оценка принимаемых решений по организации перевозок грузов и пассажиров с заданными качественными показателями (как на этапе планирования, так и в оперативных условиях);

- совершенствование автоматизированного пономерного в реальном времени учета рабочего парка вагонов и локомотивов с подразделением по собственникам;

- реализация «малооперационных», «безлюдных» и «малолюдных» технологий на объектах линейного уровня и малодеятельных линиях;

- создание единого информационного пространства для реализации межотраслевых логистических цепочек доставки груза «от двери до двери»; - разработка и принятие новой системы взаимодействия участников транспортного процесса, основанной на экономической ответственности;

- разработка новых инструментов автоматизированного прогноза, планирования, разработки регулировочных мер, контроля и анализа перевозок на основе экономических критериев;

- организация перехода с принципа «отчетных суток» на процессное управление, приближенное к реальному режиму времени;

- установление финансовой ответственности железнодорожных администраций за использование локомотивов и работу локомотивных бригад в пределах железных дорог соседних государств;

- разработка и реализация новой системы долгосрочного и среднесрочного планирования перевозки грузов - на год и квартал, а также оперативного планирования, с тем чтобы перейти к следующему этапу:

месячному техническому нормированию работы подвижного состава на едином пространстве колеи 1520 мм;

- периодическое рассмотрение ставок платы за пользование грузовыми вагонами, имея в виду обеспечение покрытия расходов по содержанию и ремонту вагонов.

Техническое и технологическое обеспечение пограничных железнодорожных переходов

Для обеспечения развития международных перевозок, беспрепятственного пропуска вагонопотоков через пограничные железнодорожные переходы считать приоритетными следующие направления деятельности железных дорог:

- совершенствование транспортного права и других нормативных документов в области международных перевозок в целях ускорения продвижения грузов и пассажиров через железнодорожные пограничные переходы и минимизацию финансовых потерь дорог от простоя вагонов на пограничных станциях;
- совершенствование планирования перевозок грузов в международном сообщении на основе внедрения автоматизированных систем;
- повышение уровня диспетчеризации международных перевозок и ответственности за подвод и передачу грузов на международных стыковых пунктах в соответствии с запланированными нормами приема грузов;
- совершенствование технологии таможенного контроля и оформления документов на основе применения современных технических средств;
- упрощение процедуры таможенного оформления грузов, перемещаемых организованными поездами, обеспечение возможности применения накладной СМГС в качестве таможенного документа;
- завершение разработки проекта по созданию единой транспортной накладной ЦИМ/СМГС и осуществление полномасштабных перевозок с оформлением унифицированной накладной в сообщении Запад - Восток - Запад;

- реализация проекта электронного обмена данными в объеме перевозочного документа при международных перевозках, с предварительным информированием пограничных, таможенных и иных государственных служб;
- модернизация перегрузочной и складской инфраструктуры, контейнерных терминалов и терминалов по перегрузу наливных и сыпучих грузов;
- реализация проектов по обеспечению автоматического считывания номеров вагонов и локомотивов, внедрение автоматизированных систем коммерческого осмотра поездов и вагонов;
- внедрение технологий проведения пограничных и таможенных формальностей в движущемся пассажирском поезде;
- разработка совместно с железнодорожными администрациями сопредельных государств прогнозных моделей грузопотоков и региональных схем развития железнодорожной инфраструктуры (например - Балтийского региона) на дальнесрочную перспективу, согласованное техническое развитие пограничных железнодорожных переходов и подходов к ним на основе региональных генеральных схем.

Обработка транзитных поездов без переработки

Транзитные поезда принимаются в объединенные приемоотправочные парки на пути, обеспечивающие быструю смену поездных локомотивов. Пути для транзитных поездов оборудуются воздухопроводной и смазкопроводной сетью, стеллажами для хранения запасных частей, устройствами централизованного ограждения составов, средствами механизации ремонта вагонов, парковой оповестительной связью, переговорными колонками.

Обработка транзитного поезда включает техническое обслуживание состава, безотцепочный ремонт вагонов и опробование автотормозов; коммерческий осмотр состава и устранение коммерческих неисправностей; смену локомотива или локомотивной бригады. Все эти операции

выполняются параллельно.

До прибытия транзитного поезда дежурный по станции получает от поездного диспетчера информацию о номере поезда, времени прибытия, назначении и других данных, характеризующие состав поезда (количество вагонов, наличие вагонов с разрядными и негабаритными грузами, живностью и пр.). При выходе поезда с соседней станции ДСП сообщает его номер, время прибытия и путь приема дежурному по локомотивному депо, работникам СТЦ, пунктам технического обслуживания вагонов и приемщикам поездов, осуществляющим коммерческий осмотр состава.

Осмотрщики вагонов обязательно встречают поезд и осматривают техническое состояние вагонов в движущемся поезде (выявляя дефект ходовых частей - ползуны). После остановки на пути приема состав закрепляют тормозными башмаками, пакет с грузовыми документами локомотивная бригада передает в СТЦ, локомотив отцепляется от поезда и уходит в депо на пункт экипировки, работники ПТО ограждают состав (с помощью специальных светофоров) и приступают к техническому осмотру.

При техническом обслуживании состава выявляются вагоны, требующие отцепочного и безотцепочного ремонта. На вагонах подлежащих отцепочному ремонту, осмотрщики делают меловые надписи с указанием, куда должен быть отправлен вагон (депо, перегруз и т. д.) и сообщают номера вагонов ДСП с выдачей уведомления формы ВУ–23. О неисправностях вагонов, подлежащих устранению без отцепки состава, осмотрщики делают меловые пометки, и идущие вслед за ними слесари выполняют необходимый ремонт, по окончании которого они стирают надписи с вагона.

Таким образом, бригада вагонников состоит из осмотрщиков вагонов, слесарей – ремонтников и осмотрщиков–автоматчиков, которые после ограждения состава подключают его тормозную магистраль воздухопроводной сети, производят полную пробу и при необходимости ремонт тормозов. Каждая бригада состоит из нескольких групп (обычно 2-3),

каждая из групп обрабатывает свою часть состава. Число бригад и групп определяется расчетом в зависимости от количества и длины поездов, интенсивности их прибытия и норм времени на обработку.

Окончание осмотра и ремонта вагонов мастер ПТО подтверждает записью в книге формы ВУ-14.

Одновременно с техническим обслуживанием составов производится коммерческий осмотр и устранение обнаруженных неисправностей. Вагоны с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности грузов и безопасности движения, при необходимости отцепляются от составов и подаются на специальные пути.

При отцепке от транзитного поезда вагонов с техническими или коммерческими неисправностями ДСП (маневровый диспетчер) обеспечивает пополнение его вагонами того же назначения из числа находящихся на станции.

Пока производится технический и коммерческий осмотр состава в СТЦ проверяется целостность пакета с грузовыми документами их сохранность и принадлежность к данному поезду. В маршруте машиниста прибывшего поезда делается запись о приеме документов. Если от поезда отцепляются вагоны или прицепляются, то пакет с документами разрывается, документы заменяются, вносятся исправления в натурный лист поезда, которые заверяются штемпелем станции, документы вновь пакетируются и в запломбированном виде вручаются машинисту или его помощнику с поданного локомотива под расписку книги сдачи документов.

Поездной локомотив прицепляется к составу не позже чем за 20 минут, а при отсутствии на путях воздухопроводной сети за 30-40 минут до отправления поезда.

После прицепки локомотива осмотрщики-автоматчики производят пробу автотормозов и заполняют справку о тормозах, вручая ее машинисту.

Технология обработки транзитных поездов

К транзитным относятся поезда, проходящие станцию без переработки

или с частичной переработкой(перецепка групп вагонов, уменьшение массы и длин составов поезда), ускоренные грузовые поезда для скоропортящихся грузов и живности. Транзитные поезда принимаются в объединенные приемоотправочные или специальные транзитные парки на пути, обеспечивают быструю смену поездных локомотивов.

Пути для транзитных поездов оборудуются воздухопроводной и смазкопроводной сетью, стеллажами для хранения запасных частей, устройствами централизованного ограждения составов, средствами механизации ремонта вагонов, парковой оповестительной связью, переговорными колонками и пр.

Обработка транзитного поезда включает техническое обслуживание состава, безотцепочный ремонт вагонов и опробование автотормозов; коммерческий осмотр состава и устранение коммерческих неисправностей; смену локомотива или локомотивоной бригады. Все эти операции выполняются параллельно.

До прибытия транзитного поезда дежурный по станции получает от поездного диспетчера информацию о номере поезда, времени прибытия, назначении и других данных, характеризующие состав поезда (количество вагонов, наличие вагонов с разрядными и негабаритными грузами, живностью и пр.).

При выходе поезда с соседней станции ДСП сообщает его номер, время прибытия и путь приема дежурному по локомотивному депо, работникам СТЦ, пунктам технического обслуживания вагонов и приемщикам поездов, осуществляющим коммерческий осмотр состава.

Осмотрщики вагонов обязательно встречают поезд и осматривают техническое состояние вагонов в движущемся поезде (выявляя дефект ходовых частей- ползуны).

После остановки на пути приема состав закрепляют тормозными башмаками, пакет с грузовыми документами локомотивная бригада передает в СТЦ (на сортировочных станциях возможно сбрасывание пакета в бункера,

расположенных во входной горловине парка, откуда он по пневмопочте большого диаметра доставляется в СТЦ, либо документы у локомотивной бригады забирает работник СТЦ), локомотив отцепляется от поезда и уходит в депо на пункт экипировки, работники ПТО ограждают состав (с помощью специальных светофоров) и приступают к техническому осмотру.

При техническом обслуживании состава выявляются вагоны, требующие отцепочного и безотцепочного ремонта. На вагонах подлежащих отцепочному ремонту, осмотрщики делают меловые надписи с указанием, куда должен быть отправлен вагон (депо, перегруз и т. д.) и сообщают номера вагонов ДСП с выдачей уведомления формы ВУ–23. О неисправностях вагонов, подлежащих устранению без отцепки состава, осмотрщики делают меловые пометки, и идущие вслед за ними слесари выполняют необходимый ремонт по окончании которого они стирают надписи с вагона. Таким образом, бригада вагонников состоит из осмотрщиков вагонов, слесарей – ремонтников и осмотрщиков–автоматчиков, которые после ограждения состава подключают его тормозную магистраль воздухопроводной сети, производят полную пробу и при необходимости ремонт тормозов. Каждая бригада состоит из нескольких групп (обычно 2-4), каждая из групп обрабатывает свою часть состава. Число бригад и групп определяется расчетом в зависимости от количества и длины поездов, интенсивности их прибытия и норм времени на обработку.

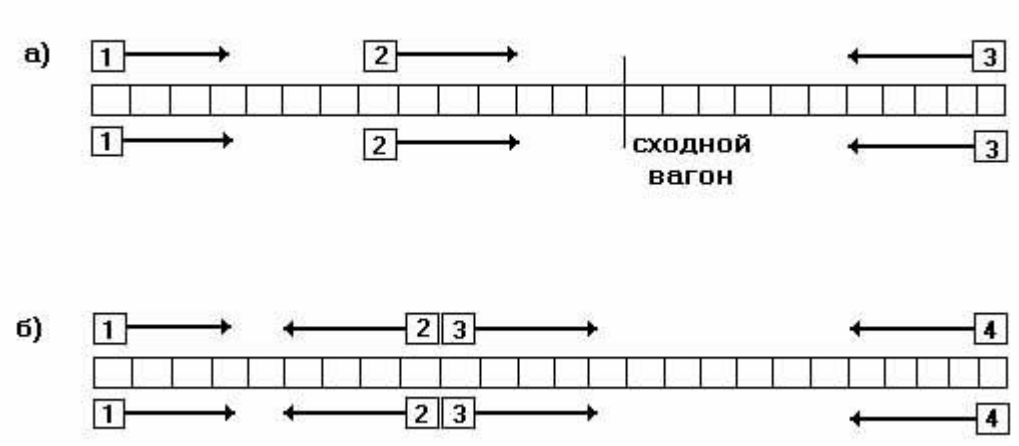


Рис.3.1.1. Схема обработки транзитного поезда.

Окончание осмотра и ремонта вагонов мастер ПТО подтверждает записью в книге формы ВУ-14.

По опыту ПТО используются передвижные вагоноремонтные установки в виде самоходных тележек грузоподъемными механизмами, инструментом и устройствами для механизации ремонтных работ. Эти тележки движутся по узкоколейной линии, проложенной в междупутьях и обычно одна группа располагает двумя тележками (с обеих сторон состава).

Так как технические станции располагаются на расстоянии 150-200 км друг от друга, а технический осмотр и ремонт вагонов требуется выполнять после пробега так называемого гарантийного расстояния (плеча), равного 300 км для груженных и 500 для порожних составов, то на части участковых и сортировочных станций составы подвергаются лишь контрольному техническому осмотру (осмотр с ходу и по показаниям ПОНАБов), требующему меньшего штата вагонников и меньших затрат времени.

Одновременно с техническим обслуживанием составов производится коммерческий осмотр и устранение обнаруженных неисправностей. Вагоны с коммерческими неисправностями, угрожающими сохранности грузов и безопасности движения, при необходимости отцепляются от составов и подаются на специальные пути.

При отцепки от транзитного поезда вагонов с техническими или коммерческими неисправностями ДСП (маневровый диспетчер) обеспечивает пополнение его вагонами того же назначения из числа находящихся на станции.

Пока производится технический и коммерческий осмотр состава в СТЦ проверяется целостность пакета с грузовыми документами их сохранность и принадлежность к данному поезду. В маршруте машиниста прибывшего поезда делается запись о приеме документов. Если от поезда отцепляются вагоны или прицепляются, то пакет с документами разрывается, документы заменяются, вносятся исправления в натурный лист поезда, которые

заверяются штемпелем станции, документы вновь конвертуются и в запломбированном виде вручаются машинисту или его помощнику с поданного локомотива под расписку книги сдачи документов.

Поездной локомотив прицепляется к составу не позже чем за 20 минут, а при отсутствии на путях воздухопроводной сети за 30-40 минут до отправления поезда. После прицепки локомотива осмотрщики-автоматчики производят пробу автотормозов и заполняют справку о тормозах, вручая ее машинисту.

Типовыми технологическими процессами работы участковой и сортировочной станции установлено нормативное время нахождения транзитного поезда на станции – при смене локомотива и производстве технического обслуживания оно составляет 30 минут. Здесь же приводятся и технологические графики обработки транзитных поездов.

В случае перецепки групп вагонов добавляются 10 минут (после коммерческого осмотра) на маневровые операции и общая продолжительность увеличивается до 40 минут.

Основные операции с транзитными поездами с переработкой и местными вагонами.

Поезда, прибывающие в расформирование, принимаются обычно на специально выделенные пути ПОП. Локомотивы из под четных поездов идут в депо, а из под нечетных идут под поезда своего формирования. Списывание вагонов производится на ходу при входе поезда в парк, для этого в обеих горловинах имеются посты по списыванию. Машинист прибывающего поезда сбрасывает пакет с перевозочными документами в бункер расположенный во входной горловине у поста списывания. Старший оператор СТЦ вынимает пакет из бункера и производит обработку документов.

В парке производится технический и коммерческий осмотры вагонов. Осмотрщики-ремонтники разбиваются на группы. Оператор ПТО информирует их о наличие в составе букс с перегревом, выявленных

приборами контроля при подходе к станции. Осмотрщики обращают внимание на вагоны с намазученными или свежеокрашенными ободами колёсных пар. При обнаружении неисправностей с вагонами, загруженными опасными грузами, уведомляет мастера ПТО, которые дает письменную заявку маневровому диспетчеру. По окончании технического обслуживания оператор ПТО снимает ограждение состава и передаёт информацию в СТЦ. Параллельно с техническим проходом коммерческий осмотр. Два приемосдатчика проходят с двух сторон состава, проверяют правильность погрузки и крепления грузов, закруток, пломб, положение болтов и так далее.

После обработки они расформировываются на горке. В процессе расформирования вагоны поступают на те или иные пути сортировочного парка С, в зависимости от их назначения и специализации путей по назначениям плана формирования и для местных нужд станции. После накопления на путях сортировочного парка составы поездов формируются и переставляются в ПОП. После обработки их в приёмоотправочном парке и прицепки к ним поездных локомотивов поезда своего формирования отправляются в нужном направлении. При необходимости формирования поезда могут обрабатываться и отправляться непосредственно с сортировочных путей без перестановки их в приёмоотправочный парк.

График обработки транзитного поезда без переработки со сменой локомотива.

Таблица 3.1.1.

операция	Время, мин		Исполнители
	На операцию	10 20 30 40 50	
Закрепление состава	6		Сигналисты
Отцепка поездного локомотива, отпуск автотормозов	2		Локомотивная бригада, работники ПТО
Ограждение состава	1		Оператор ПТО
Прием грузовых документов от лок. бригады	27		Оператор СТЦ
Техническое обслуживание	27		Работники ПТО
Коммерческий осмотр	27		Работники ПКО
Прием под охрану вагонов	27		Работники ФГП ВО
Снятие ограждения с состава	1		Оператор ПТО
Прицепка локомотива, проба автотормозов, получение пакета с грузовыми документами	18		Локомотивная бригада ПТО, оператор СТЦ, сигналисты
Общая продолжительность	55		

График обработки поезда, поступающего на переработку

Таблица 3.1.2.

Операция	Время, мин		Исполнители
	На опера-цию	10 20 30	
Закрепление состава	6		Сигналисты
Отцепка поездного локомотива	2		Локомотивная бригада
Ограждение состава поезда	1		Оператор ПТО
Доставка перевозочных документов в СТЦ	3		Оператор СТЦ
Проверка и штемпелевание перевозочных документов	20		Оператор СТЦ
Технический осмотр	25		Работники ПТО
Коммерческий осмотр	25		Работники ПКО
Прием под охрану вагонов	25		Работники ФГП ВО
Составление сортировочного листка и передача его ДСПГ и оператору ПТО	3		Оператор СТЦ и ПТО, ДСПГ
Снятие ограждения состава	1		Оператор ПТО
Заезд и прицепка горочного локомотива	4		Локомотивная бригада
Уборка средств закрепления состава	6		Сигналисты
Общая продолжительность обработки прибывшего поезда	45		
Время готовности к надвигу состава на горку	45		

График обработки поезда своего формирования в парке отправления.

Таблица 3.1.3.

Операция	Время, мин		Исполнители
	На операцию	10 20 30 40 50	
Закрепление состава	6		Сигналисты
Отцепка поездного локомотива	2		Локомотивная бригада
Ограждение состава поезда	1		Оператор ПТО
Техническое обслуживание	31		Работники ПТО
Коммерческий осмотр	31		Работники ПКО
Прием под охрану вагонов	31		Работники ФГП ВО
Снятие ограждения состава	1		Оператор ПТО
Прицепка локомотива	2		Локомотивная бригада
Уборка средств закрепления состава	6		Сигналисты, работники ПТО
Опробование тормозов	10		Локомотивная бригада, осмоторщики-автоматчики
Оформление натурного листа	12		Оператор СТЦ
Вручение локомотивной бригаде пакетов с документами	5		ДСПО, локомотивная бригада
Общая продолжительность обработки	55		

Продолжительность технического обслуживания поездов разных категорий определяется по следующим формулам:

1.Поездов, поступающих в переработку, мин.:

$$t_{\text{пер}} = \tau_{пер} \cdot m_c / К_{\text{гр}} = 1*50/2 = 25 \text{ мин.}$$

где $ф_{\text{пер}}$ – среднее время осмотра одного вагона (принять 0,8-1,0), мин; m_c – средний состав поезда, поступающего в переработку, вагонов; $К_{\text{гр}}$ – число групп осмотрщиков в бригаде ПТО (2-4).

2.Состава транзитного поезда, мин.:

$$t_{\text{тр}} = \tau_{тр} \cdot m_o / К_{\text{гр}} + \alpha_{тр} \cdot t_{\text{рем}} + a = 1*50/2+0{,}2*10 = 27 \text{ мин.}$$

3.Поездов своего формирования, мин.:

$$t_o = \tau_o \cdot m_o / К_{\text{гр}} + \alpha_o \cdot t_{\text{рем}} + a = 1*50/2+0{,}2*15+5 = 31 \text{ мин.}$$

где $ф_{\text{тр}}$, $ф_{\text{о}}$ – время осмотра одного вагона соответственно в составе транзитного поезда и в поезде своего формирования (принять 0,9-1,6), мин; $К_{\text{гр}}$ – число групп осмотрщиков в бригаде ПТО;

б – доля составов, требующих продолжительного безотцепочного ремонта (можно принять б = 0,2);

$m_{\text{о}}$ – средний состав поезда по отправлению (транзитного, своего формирования), вагонов;

$t_{\text{рем}}$ – средняя продолжительность ремонта ($t_{\text{рем}}$ = 10-15 минут); а – время на подготовительно-заключительные операции (можно принять а = 5мин.);

Число бригад работников ПТО рассчитывается по формуле:

$$Б_o = \left(N_{\text{пер}} \cdot t_{пер} + N_{тр} \cdot t_{тр} + N_o \cdot t_o\right) / 1440 \cdot \varphi_{бр}$$

где $ц_{\text{бр}}$ – загрузка бригады (не более 0,9 – технически рациональный уровень);

$Б_{\text{о}}$ – число бригад ПТО, занятых на обработке поездов, поступающих в переработку, транзитных поездов и поездов своего формирования; $N_{\text{пер15}}$, $N_{\text{тр34}}$, $N_{\text{о15}}$ – соответственно число поездов, поступающих в переработку, транзитных поездов и поездов своего формирования.

$Б_0$= (15*25+34*27+15*31)/1440*0,75=1,6=2

Уровень загрузки бригад рассчитывается по формуле:

$$\varphi_{бр} = \left(N_{\text{пер}} \cdot t_{пер} + N_{тр} \cdot t_{тр} + N_{о} \cdot t_{о}\right) / 1440 \cdot Б_{о}$$

$ц_{бр}$ =(15*25+34*27+15*31)/1440*2 =(375+918+465)/2880 =0,61 – не большой уровень загрузки, имеется резерв для увеличения объемов работ.

3.3. Эффективность и внедрение сервисных услуг и логистики в железнодорожные транзитные перевозки грузов по АО «Узбекистон темир йуллари».

В настоящее время, не только в Узбекистане, но и во многих странах СНГ логистику воспринимают - как некоторый набор функций, связанных только с транспортировкой грузов. Между тем, практика ведения бизнеса в развитых странах показывает, что логистике принадлежит стратегически важная роль в организации торговых потоков. Логистика имеет много форм и направлений - это промышленная логистика, торговая логистика, информационная логистика, транспортная логистика, управленческая логистика, складская логистика и другие.

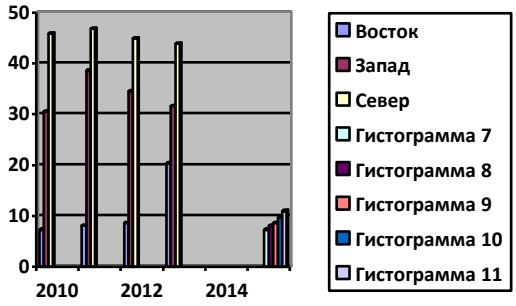
На долю транзита в настоящее время приходится около 14 % от общего объема перевозок по железным дорогам Узбекистана. Данные, характеризующие динамику железнодорожных перевозок, приведены в таблице 3.3.1.

Таблица 3.3.1.

Динамика железнодорожных перевозок по сети железных дорог Узбекистана за период 2010-2014 гг

Годы	Внутри-республиканские		Экспорт		Импорт		Транзит		Всего	
	объем, тыс. тонн	в % к предыдущему году	объем, тыс. тонн	в % к предыдущему году	объем, тыс. тонн	в % к предыдущему году	объем, тыс. тонн	в % к предыдущему году	объем, тыс. тонн	в % к предыдущему году
2010	39,92	98,4	3,84	116,4	5,4	122,7	7,3	95,5	56,46	101
2011	41,07	102,9	3,88	101	4.75	88	8,1	111	57,8	102,4
2012	44,9	109,3	5,04	129,9	5,11	107,6	8,57	105,8	63,62	110,1
2013	51,67	115,1	7,1	140,9	6,37	124,7	9,62	112,3	74,76	117,5
2014 п	54,24	105	7,99	112,5	5,12	80,4	10,97	114	78,31	104,7

2014 к 2010 в %	135,9		208,1		94,8		150,3		138,7	



Основными районами формирования железнодорожного транзита через Узбекистан на современном этапе являются Казахстан, Россия, Таджикистан, Туркменистан, где зарождается около 70 % транзитных грузопотоков.

К основным транзитным грузам относятся пшеница и мука (22,6% в 2008 г.), черные (6,4%) и цветные металлы и глинозем (11,4%), нефтепродукты (17%), древесина (7,3%) и продовольственные товары (5,8%). Структура перевозок подвержена некоторым изменениям. Так, например, в 2003 г. основным грузом, перевозимым через Узбекистан транзитом, были нефтепродукты -33,3%, а доля пшеницы и муки составляла только 10,2%.

Основные международные коридоры Узбекистана:

RL1 (Россия, КНР, Казахстан и Кыргызская Республика) - Шымкент-Ченгельды (Казахстан) - Ташкент - Самарканд - Бухара - Ходжидавлет

- Фарап (Туркменистан) - Туркменабад - (Иран и Азербайджан)
- основной транзитный коридор в направлении север-юг. Основной

объем транзита в южном направлении идет из Казахстана (более 80%) и центральной части России (10 %), в северном направлении основной объем транзита следует в Казахстан (70-75%) и Кыргызстан (25 %). Коридор RL1 обеспечивает также связи Узбекистана с Россией, которая является основным торговым партнером. В южном направлении коридор используется для экспорта хлопка в порты Бандар-Аббас, через Сарахс, и Поти, через Туркменбаши. Проблема транзита через анклав Казахстана неподалеку от Ташкента была решена путем изменения маршрута движения на более протяженную линию, проходящую через Хавает;

RL2 Ташкент - Нов (Таджикистан) - Канибадам (Таджикистан) - Андижан - Ош (Кыргызская Республика) - коридор работает значительно ниже своей пропускной способности из-за вопросов формальностей на границе и высокой стоимости транзита по территории Таджикистана. Стратегией Правительства рассматривалось два варианта разрешения ситуации: строительство обходных железнодорожных линий, либо перенаправление перевозок на существующие линии, несмотря на увеличение дальности перевозки. Маршрут является важным для импорта/ экспорта в/из Ферганской Долины и для завода UzDaewoo около Андижана, обеспечивающая связь с бывшей компанией-учредителем в Корее;

RL3 Самарканд - Карши - Талимарджан (Туркменистан) - Келиф (Туркменистан) - Термез - Душанбе (Таджикистан)/Хайратон (Афганистан) и подвариант Самарканд - Ташгузар - Кумкурган - Термез - Душанбе (Таджикистан)/Хайратон (Афганистан) - обеспечивает связь с Афганистаном, объемы перевозок по коридору незначительны;

RL4 Самарканд - Навои - Нукус - Каракалпакия - Оазис (Казахстан) - (Россия, Украина и Центральная Европа) - является основным маршрутом транспортировки грузов в южные регионы России и Восточную Европу через Астрахань. Коридор важен для торговли Узбекистана, Туркменистана и Таджикистана с Россией, хотя основным маршрутом является коридор RL1. Участок дороги Навои - Учкудук - Султануиздаг - Нукус был завершен в

2004г., тем самым была устранена необходимость прохождения транзитом по территории Туркменистана.

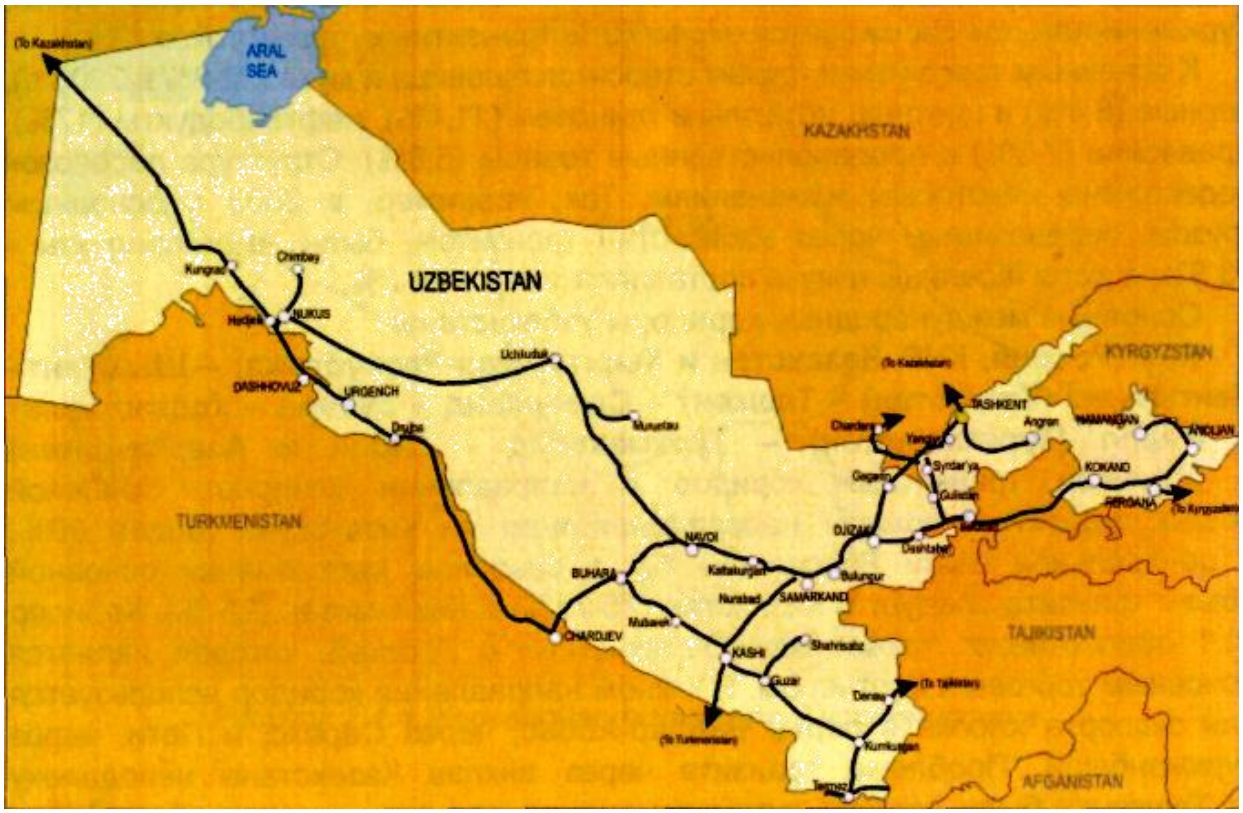


Рис.3.3.1. Схема железных дорог Узбекистана.

Сегодня, в Узбекистане только начинают появляться элементы логистического обеспечения торговли и транспортных перевозок грузов. Принимаются меры по налаживанию механизма для эффективного использования информационных технологий, транспортных перевозок и транспортной инфраструктуры. Однако, темпы внедрения современных методов и технических средств логистики в практику организации и управления грузопотоками ещё недостаточны. К сожалению, в Узбекистане пока нет примеров действующих универсальных логистических центров, оказывающих полный комплекс логистических услуг по перевозке, переработке, хранению и предоставлению услуг предпродажного сервиса для розничной торговли. Одной из причин этого является отсутствие стратегии по развитию торговой и транспортной логистики Узбекистана.

Если ещё недавно для узбекских предпринимателей было достаточно

организовать только доставку грузов от поставщика до получателя, то теперь сформировался устойчивый спрос на увеличение спектра услуг по организации перевозок товаров - это организация интермодальных перевозок, доставка по принципу «от двери до двери», таможенная очистка, расфасовка, упаковка, хранение, товаров и т.д. В связи с этим, возникла необходимость в институциональном развитии логистической отрасли Узбекистана, повышении качества предоставляемых услуг в области промышленной, торговой, информационной, транспортной, складской, управленческой и других видов логистики. В связи с этим, встаёт ещё один вопрос, который связан с наличием квалифицированных кадров в области логистики. Сегодня, развитие логистических услуг невозможно без обучения и повышения профессиональных знаний предпринимателей республики, а также преподавателей высших учебных заведений.

Правительство Узбекистана придаёт большое значение развитию международных коридоров, проходящих через территорию республики, обновлению транспортных магистралей, а также совершенствованию транспортной инфраструктуры Узбекистана. Для комплексного решения вопросов увеличения объёмов международных перевозок грузов, и привлечения транзитного грузопотока через территорию республики, уже сегодня необходимо начать активную работу над повышением качества услуг, предоставляемых транспортными и логистическими компаниями республики. В связи с этим, одним из приоритетов экономического развития республики стало внедрение на предприятиях Узбекистана систем управления качеством, соответствующих международным стандартам.

В настоящее время, национальные транспортные и логистические компании, не имеющие сертификации ISO 9001:2008 становятся неконкурентоспособными перед иностранными компаниями поставщиками транспортных и логистических услуг.

Учитывая возрастающую конкуренцию на международном рынке транспортных и логистических услуг, для транспортных компаний

осуществляющих международные перевозки грузов необходимо в обязательном порядке провести сертификацию по ISO 9001:2008, так как соответствие этому стандарту определяет рациональность и эффективность системы и организации управления.

В целях достижения устойчивого развития системы управления качеством на автотранспорте необходимо организовать обучение и подготовку национальных кадров по Системе Управлением Качеством (IS09001:2008). Также необходимо организовать подготовку тренеров для обучения и повышения квалификации специалистов в области транспортной и складской логистики.

Анализ структуры экономического развития Узбекистана показывает, что в связи с улучшением и развитием транспортной инфраструктуры, увеличением объемов транзита и региональной торговли, рынок логистических услуг в республике в ближайшие годы будет расти ускоренными темпами. Сегодня национальные транспортные и логистические компании хотят воспользоваться этой возможностью и развить свой бизнес, улучшить уровень предоставляемых логистических услуг до уровня международных стандартов.

Система железнодорожного сообщения и железнодорожные перевозки

Железнодорожные пути в Узбекистане находятся в хорошем состоянии и пригодны для эксплуатации грузовых поездов со скоростью 100 км/час, а отдельные участки дорог, реконструированные в рамках программы АБР по реабилитации железных дорог Узбекистана, позволяют набирать скорость до 160 км/час. Железнодорожная инфраструктура Узбекистана строилась с соблюдением высоких стандартов для бестарных грузов и ее мощности рассчитаны на гораздо более значительные объемы перевозок.

В соответствии с планами развития АО «Ўзбекистон темир йўллари», до конца 2015 года будут электрифицированы такие участки дорог с высокой плотностью движения, как Самарканд-Карши-Ташгузар- Байсун-Кумкурган, Самарканд-Навои-Учкудук-Ургенч-Нукус, Навои- Бухара. Сегодня особое

внимание уделяется дальнейшему развитию железнодорожных коммуникаций, реализации проектов по электрификации железнодорожных участков Мараканд-Карши и Карши- Термез.

Во избежание простоев на пограничном и таможенном контроле на территории Туркменистана, в Узбекистане была построена железнодорожная линия Нукус-Мискен-Учкудук-Бухара.

В 2013 году железнодорожным транспортом перевезено 59,6 млн.тн грузов, что на 104,8% больше чем в предыдущем году, грузооборот составил 22533,2 млн.тн-км. или 101,1 %.

С обретением независимости правительство Узбекистана определило одним из главных приоритетов модернизацию железных дорог. Понимая, что основная часть перевозок в стране приходится на железнодорожный транспорт, АБР оказал содействие в реализации двух проектов, благодаря которым обновлено 660 км железнодорожных путей в ключевом транспортном направлении. В рамках этих проектов нашли применение новейшие методы укладки путей и поставлено современное оборудование, оптико-волоконные телекоммуникационные сети и компьютеризованные системы учета.

В ходе работ по гранту АБР для Афганистана, АО "Узбекистон темир йуллари" построила 75-километровый участок линии в Афганистане, расширив железнодорожную сеть на севере сопредельной страны. На финансирование электрификации 140 км дороги между Маракандом в Самаркандской области и городом Карши в Кашкадарьинской области выделен заем на 100 млн. долл. США. Указанное направление является частью шестого коридора программы Цешрально-азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Наряду с проводимыми работами по обновлению и реконструкции железнодорожных путей, необходимо принять меры по оптимизации всей цепочки организации грузоперевозок. Многими экспертами отмечается, что решениями данного вопроса могут стать - широкое использование

контейнеров, а так же модернизация объектов инфраструктуры, локомотивного парка и подвижного состава АО «Узбекистон темир йуллари».

Использованная литература

1. Постановление Президента Республики Узбекистан от 21 декабря 2010 года «Об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 годах».
2. Программа развития компьютеризации и внедрения информационно-коммуникационных технологий ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» па период 2008-2015 г.г.
3. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. 2-е изд., доп. и перераб. / Под ред. А. В. Кириченко. — СПб.: Питер, 2004. — 506 с: ил.
4. Основы эксплуатационной работы железных дорог. Учебное пособие под редакцией проф. В.А. Кудрявцева. М. проф-обриздат, 2002.
5. Перепон В.П. Организация перевозок грузов. М.: Маршрут, 2003 – 613 с.
6. “Темир йўл транспорти тўғрисида”ги Ўзбекистон Республикасининг Қонуни. Т.: - 1999. – 48 б.
7. Ўзбекистон Республикасининг темир йўл Устави. Т.: “Темирйўлчи”. 2008. – 112 б.