

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ТАШКЕНТСКИЙ ИНСТИТУТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ,
СТРОИТЕЛЬСТВУ И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ**

**Факультет «Эксплуатация автомобильного транспорта и транспортных
систем»**

Кафедра: «Транспортная логистика»

ВРИО зав. кафедрой: Саматов Г.А

Председатель ГАК: _____

« ____ » _____ 2017 г.

« ____ » _____ 2017 г.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к выпускной квалификационной работе на тему «Транспорт и транспортно-
экспедиторские компании в Узбекистане»

Выполнила: студентка
группы 339- 13 ТЛ

Джелялов Р.

Научный руководитель:

доц. Сарвирова Н.С.

Консультант по БЖД:

доц. Таджибоев А.А

Проверил:

Рецензент:

Ташкент-2017 г.

Содержание.

Введение.....	3
Глава 1 Транспорт и транспортно-экспедиторские компании в Узбекистане.....	5
1.1 Развитие транспортного комплекса в Узбекистане	5
1.2. Роль транспортно-экспедиторской деятельности в развитии внешне экономической деятельности государства.	19
1.3. Опыт работы транспортно-экспедиторских компаний Российской Федерации, Евросоюза, США и лицензирование их деятельности.	29
Глава 2 Разработка методики оценки рейтинга транспортно-экспедиторских компаний.	46
2.1 Требования к деятельности транспортно-экспедиторским компаниям. ..	46
2.2. Разработка балльной системы.	49
2.3 Методика оценки рейтинга транспортно-экспедиторских компаний.	65
Безопасность жизнедеятельности.	71
3.1 Техника безопасности при работе с компьютерами.	72
3.2 Санитарно-гигиеническая обстановка на ТЭК.	75
3.3. Средства пожаротушения на ТЭК.	78
Заключение	82
Список Литературы.	84

Аннотация.

Целью настоящей работы является исследование разработка методики оценки рейтинга ТЭК Республики. При выполнении ВКР мы знакомимся с исследованием критериев оценки в деятельности транспортно – экспедиторских компаний. Исходными данными для выполнения ВКР являлись литературные данные и практические данные СП ООО «ULS».

Annotation.

The purpose of this work is to study the development of a methodology for assessing the rating of the freight forwarding companies of the Republic. When performing the WRC, we get acquainted with the study of evaluation criteria in the activity of freight forwarding companies. The initial data for the implementation of the WRC were the literature data and practical data of JV ULS LLC.

Mavhum.

Bu ish maqsadi ekspeditorlik kompaniyalari reyting baholash metodikasi Respublikasi rivojlanishini tadqiq qilishdir. Ekspeditorlik kompaniyalari - WRC biz yuk faoliyatida baholash mezonlarini o'rganish uchun joriy etiladi. SRS amalga oshirish uchun dastlabki ma'lumotlar ma'lumotlarni va amaliy ma'lumotlar QK «ULS» nashr etildi.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Реализация мер по углублению структурных преобразований, стимулированию и поддержке предприятий реального сектора в осуществлении модернизации и активной диверсификации ведущих отраслей промышленности, по укреплению материально-технической базы и инфраструктуры сельского хозяйства, по ускоренному развитию современных видов услуг способствовала росту в 2015 году ВВП на 6,8%. Устойчивость экономического роста сопровождалась укреплением макроэкономической стабильности, характеризующейся снижением уровня инфляции до 5,6%, профицитом Государственного бюджета в размере 0,1% к ВВП и положительным сальдо внешнеторгового оборота.

Ежегодный рост экономики Узбекистана, необходимость логистического подхода в организации и управлении возрастающими входящими и выходящими в РУз материальными потоками, а также наращивание внутриреспубликанского товарного оборота, предполагает актуальность темы исследования. Также организация логистического подхода к управлению материальными и сопутствующими информационными потоками - залог успешной работы предприятия в условиях обострившейся конкуренции в современном мире.

С переходом от командно-административной системы к рыночной ускоренными темпами получил развитие частный сектор, который находится в тесной связи с развитием транспортного сектора и компаниями, оказывающими логистические услуги. Это объясняется тем, что любой предприниматель желает в кратчайшие сроки выполнить свои обязательства перед партнерами, независимо от того, в какой сфере деятельности существует его бизнес (услуги, промышленность, производство) В связи с этим, появляется необходимость разработки модели работы транспортного

комплекса, транспортного планирования для оптимизации работы, качество сервиса и уменьшения затрат и издержек на предоставляемые услуги.

Цель и задачи исследования. Целью настоящей работы является исследование транспортной инфраструктуры Республики и наличие спроса на транспортно – экспедиторские услуги. Изучение возможностей существующих ТЭК и разработка оптимальных вариантов работ при помощи анализа SWOT и составления рейтинга ТЭК, с помощью чего можно упрощать и абстрагировать важные отношения, лежащие в основе предоставления и рабочем процессе.

Объект исследования. Объектом исследования является транспортно – экспедиторские компании и исследование критериев оценки в деятельности предприятия.

Предмет исследования. Предметом исследования является транспортно-экспедиторская деятельность, лицензирование ТЭК и изучение правовых норм ТЭК.

Глава 1 Транспорт и транспортно-экспедиторские компании в Узбекистане.

1.1. Развитие транспортного комплекса в Узбекистане.

Развитие логистики оказало существенное влияние на транспортную политику и структурные изменения в характере деятельности предприятий данной отрасли. Основные положения логистики, характерные транспортных предприятий и потребителей продукции (приоритет потребителя, высокий уровень сервиса, сокращение времени выполнения заказа и др.), в полной мере относятся и к предприятиям транспортной отрасли, задействованным в логистических системах.

Транспортная логистика как фактор динамичного развития Республики Узбекистан. Как известно, Республика Узбекистан является государством со стабильно развивающейся экономикой. Республика располагает разветвленной транспортной системой, которая в основном обеспечивает внутренние и внешние перевозки грузов и пассажиров, экономические связи ее со странами ближнего и дальнего зарубежья. Транспортный комплекс республики представлен железнодорожным, речным, воздушным, автомобильным и трубопроводным видами транспорта. Суверенитет Республики Узбекистан настоятельно требовал расширения внешнеэкономических отношений как с развитыми, так и развивающимися странами, причем эти отношения обусловили необходимость дальнейшего развития и укрепления транспортных коммуникаций и средств связи. Интеграция в мировую транспортную логистическую систему требовала от Узбекистана практической реализации мер по укреплению и дальнейшему развитию транспортной логистической инфраструктуры. За годы независимости республикой был реализован ряд мер, направленных на создание современной транспортной логистической системы, что отражено в схемах и графиках ниже. Рис 1.2



Рис 1.2 Развитию транспортной логистической инфраструктуры

На первом этапе реформирования транспортной инфраструктуры были реализованы меры по созданию в данной сфере объективных предпосылок для развития рыночных отношений. В этих целях на автомобильном транспорте подвижной состав передавался в аренду с правом последующего выкупа. Параллельно стали совершенствовать системы управления объектами транспорта. Так, на базе министерств автомобильного транспорта и автомобильных дорог были образованы Корпорация «Узавтотранс» и Государственно-акционерный концерн (ГАК) по строительству и эксплуатации авто- мобильных дорог. На железнодорожном транспорте в 1992 г. было образовано Каршинское отделение дороги, а в 1994 г. Управление Среднеазиатской дороги было переименовано в Государственно-акционерную железнодорожную компанию (ГАЖК) «Узбекистон темир йуллари». К этому времени вся сеть и структурные подразделения железных дорог были поделены между среднеазиатскими республиками в соответствии с государственными границами. В целях улучшения организации

железнодорожной работы на северном участке дороги (Каракалпакия) было организовано Приаральское отделение железных дорог. В это же время осуществлялись работы по передаче объектов социально- бытового назначения в ведение местных органов власти (жилые дома, ранее находящиеся на балансе дороги, пионерские лагеря, школы, техникумы и др.). В целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным и снижения зависимости его от импорта жидкого топлива в 1993 г. вышло постановление Кабинета Министров республики, которым была утверждена генеральная программа электрификации Среднеазиатской железной дороги на 1993—1995 годы и на период до 2000 года, которая успешно реализована. В эти же годы на базе Управления гражданской авиации была образована Национальная авиакомпания (НАК) «Узбекистон хаво йуллари». Параллельно велись работы по созданию государственной комиссии республики по делам Международной организации гражданской авиации, постановлением кабинета министров Республики Узбекистан утверждено Положение о Государственной комиссии Республики Узбекистан по делам Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Был принят ряд нормативно-правовых документов по речному транспорту Узбекистана. Принимаемые меры стали причиной существенных структурных сдвигов в использовании каждого вида транспорта: сократились нерациональные перевозки на транспорте республики. Сократилась и доля перевозок грузов железнодорожным транспортом при росте доли автомобильного транспорта. Авиатранспорт специализировался на перевозках пассажиров.

На втором этапе реформирования экономики республики основной целью было обеспечение структурных сдвигов в секторах экономики за счет технического перевооружения и дальнейшего развития рыночных отношений, ориентации перерабатывающей промышленности на выпуск экспортоориентированной и импортозамещающей продукции. Структурные территориальные сдвиги в этот период происходили за счет повышения

созданного экономического потенциала таких развитых регионов, как Андижанская, Бухарская, Навоийская, Ташкентская и Ферганская области и г. Ташкент, создания необходимых условий для устойчивого развития Джизакской, Кашкадарьинской, Сурхандарьинской, Наманганской, Самаркандской, Хорезмской областей и Республики Каракалпакстан. В этот период государством были реализованы меры по разгосударствлению и приватизации средних и крупных предприятий. В их числе оказалось Ташкентское авиационно-производственное объединение имени В.П. Чкалова, на базе которого было образовано акционерное общество. Из состава «Плодоовощтранс» выделились два самостоятельных автотранспортных акционерных предприятия: «Агротранс» и «Давртранс», продолжалась передача автотранспортных средств в собственность водителям и сторонним лицам. Для улучшения снабжения автотранспортных средств жидким топливом с учетом эксперимента в городе Ташкенте автозаправочные станции передавались в собственность частным лицам, которые взяли на себя обязательства по организации снабжения топливом автомобильного подвижного состава. Большое внимание уделялось инфраструктурному обустройству автомобильных дорог республики, развитию сервиса на дорогах и в первую очередь транспортных коридоров республики. В эти годы были начаты работы по реконструкции автомобильной дороги, соединяющей Ташкент через Камчикский перевал с областями Ферганской долины, являющейся участком магистрали Ташкент — Андижан — Ош — Сарыташ — Иркештам. Для обеспечения ремонтных работ на участке данной магистрали, проходящей по территории Киргизии, Узбекистан выдал кредит правительству Киргиз стана. На территории Узбекистана проводились ремонтные работы дорог общего пользования и коммуникаций. В 2001г. было открыто движение поездов по новой железнодорожной линии Навои — Учкундук — Мискен — Султануисдаг — Нукус и мосту через Амударью, что позволило взять на себя все объемы перевозок грузов, ранее осуществляемые Туркменскими

железными дорогами, и сэкономить в год более 16 млн долл. Переориентация предприятий на местные сырьевые ресурсы, развитие рыночных отношений способствовали рационализации перевозок, сокращению излишне дальних и встречных перевозок, а также структурным сдвигам на транспорте. В эти же годы были начаты работы по реконструкции аэропортов Самарканда, Бухары и Ургенча, что позволило впоследствии перевести их в разряд международных. Реконструирована взлетно-посадочная полоса в аэропорту Навои, что позволило принимать тяжелые самолеты западного производства и оказывать им услуги по заправке самолета. Кроме того, в этот период Национальная авиакомпания Узбекистана стала приобретать воздушные суда западного производства, что позволило осуществлять полеты в страны дальнего зарубежья, не уступая в комфортности полета мировым лидерам. Воздушные коридоры, соединяющие страны Азии и Европы, в большей своей части проходят через воздушное пространство Узбекистана. Ташкент как столица и крупный населенный пункт на этом пути имеет выгодную позицию. В целях максимального использования имеющегося потенциала здесь было начато строительство центра по обслуживанию воздушных судов западного производства, а также реконструкция международного сектора аэропорта Ташкент. Хива является одним из городов Узбекистана, имеющим на своей территории памятники старины, куда для ознакомления с ними приезжают туристы со всего мира. Для ускорения и улучшения транспортного обслуживания данного направления в 1997 г. было принято постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О строительстве троллейбусной линии Ургенч — Хива», которое было начато в этом же году. Для ускорения доставки туристов из Ташкента в города с памятниками старины были задействованы скорые пассажирские поезда Ташкент — Самарканд; Ташкент — Самарканд — Карши и др. Значительно пополнился пассажирский автопарк городов Узбекистана за рассматриваемые годы. В пользование автопредприятий и частных лиц поступили микроавтобусы СамКоЧавто, легковые машины отечественного

производства «Тико», «Матиз» и «Дамас», которые широко стали использоваться для перевозки пассажиров и грузов, особенно во внутригородском сообщении. Основным итогом реформирования транспортной системы на втором этапе стала достаточно стройная и целостная система государственно-правового регулирования процессов реформ во всех секторах и сферах управления экономикой, в том числе и в транспортной инфраструктуре, а также обеспечение беспрепятственного сообщения между южными регионами республики и другими областями страны, строительство выхода в южном направлении через Серахс — Мешхед и далее до Бандер Абаса (Иранский порт). На автомобильном транспорте дальнейшее развитие получило предпринимательство: доля частных автовладельцев в общих объемах перевозок автомобильного транспорта составила в 2003 г. 12,7%, а в грузообороте — 44,8%. Возросла протяженность сетей автомобильного, железнодорожного и трубопроводного транспорта, что значительно увеличило доступность к объектам транспортной инфраструктуры. Улучшились также качественные параметры инфраструктуры. В соответствии с Национальной программой развития телекоммуникаций в 1998г. в Узбекистане введен в эксплуатацию национальный участок ТАЕ — транзитной азиатско-европейской волоконно-оптической линии связи. Результат совместной работы связистов Узбекистана и немецкого концерна «Сименс АГ» впечатляет: уложены 1 400км волоконно-оптического кабеля, установлено и подготовлено цифровое оборудование. Общая протяженность ТАЕ – 27 000 км. С вступлением в строй трасса стала самой длинной в мире волоконно-оптической линией и соединила Шанхай с Франкфуртом-на-Майне. Трасса проходит через Узбекистан, Казахстан и Туркменистан. Национальный транзитный сегмент трассы проходит через города Бухара, Карши, Самарканд, Джизак, Гулистан, Ташкент. Узбекистану эта линия дает выход в Европейскую и Азиатскую систему связи, появляется возможность вхождения в мировую систему телекоммуникаций с высочайшими по качеству характеристиками трактов и

каналов. Создаются условия для качественного вхождения в Интернет, а также для межкомпьютерного обмена информацией, факсимильной связи с высокой скоростью передачи и высокой помехоустойчивостью. Кабельная система из оптического волокна дает возможность не только устанавливать прямые связи, но и осуществлять цифровое кодирование сетей между странами СНГ, Европы, Китаем, Юго-Восточной Азией. Система будет работать со скоростью передачи 140 Мбит/с и выше. Система соответствует международным рекомендациям по цифровым линиям связи. В основу проекта были заложены цифровые потоки, необходимые для усовершенствования междугородной и международной нагрузки с перспективой до 2015г. Телекоммуникационной отрасли использование национального участка ТАЕ волоконно-оптической линии связи дает возможность роста занятости специалистов высокой квалификации и получения значительного дохода от транзита потоков информации. Также высока эффективность ее развития для функционирования внутриреспубликанских связей, а также связей с республиками Центральной Азии, другими странами СНГ и дальнего зарубежья. Страна в настоящее время обладает уникальной разветвленной сетью пунктов предоставления услуг почтовой связи, особенно в сельской местности. Так, общее количество отделений связи составляет 3 044, из них 2 329 — сельские. Они способны обеспечить предоставление юридическим и физическим лицам не только традиционных почтовых услуг, но также и ряда видов банковских услуг. Таким образом, на данном этапе были созданы необходимые условия и предпосылки для ускорения экономического и социального развития республики, для интеграции экономики в мировое сообщество, в том числе в мировую транспортную логистическую систему. На третьем этапе в целях реализации стратегических задач реформирования транспортной инфраструктуры были продолжены работы по дальнейшей либерализации в ее секторах. В целях сокращения вмешательства государства в деятельность предприятий была ликвидирована Узбекская государственная акционерная

корпорация автомобильного транспорта («Узавтотранс»), а ее подразделения были преобразованы в ассоциацию автоперевозчиков при областных хокимиятах. Для обеспечения безопасности перевозок пассажиров и упорядочения учета органами статистики объемов перевозок пассажиров частными лицами в 2006г. вышло постановление Президента Республики Узбекистан «Об упорядочении осуществления отдельных видов предпринимательской деятельности в сфере перевозки пассажиров автомобильным транспортом». В соответствии с этим документом перевозки пассажиров были запрещены физическим лицам. В результате частные владельцы автомобилей стали образовывать частные предприятия в форме юридического лица. При получении лицензии на осуществление перевозок они предоставляли в соответствующую организацию документ, подтверждающий их новый статус. На дорогах общего пользования капитальный ремонт и реконструкция выполнялись в соответствии с принятой государственной программой. На этом этапе реформирования экономики внутрихозяйственные дороги, находящиеся на балансе крупных промышленных предприятий, хокимиятов области и районов, попали в поле зрения государства. ГАК «Узавтойул» совместно со своими территориальными подразделениями было предложено разработать программу капитального ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог на период до 2020 г. На третьем этапе реформирования экономики республики был принят ряд правительственных постановлений, касающихся электрификации железнодорожного участка Ташкент — Ангрен. Эта мера была подготовительным этапом начала строительства новой железнодорожной линии Ангрен — Пап. Учитывая сложность рельефа, наличие множества естественных преград, для обходов предусмотрено строительство нескольких тоннелей разной протяженности, к станции Ангрен подведена электротяга. В 2007 г. в эксплуатацию сдана новая линия Ташгузар — Байсун — Кумкурган, строительство которой было начато еще в 1995г. До ввода в эксплуатацию эта линия находилась в поле зрения

государства. В 2004г. 21 октября и 30 ноября вышли постановления кабинета министров № 489 и № 559, в которых сформулированы дополнительные меры по ускорению реализации проекта строительства новой железнодорожной линии Ташгузар — Байсун — Кумкурган. В целях повышения качества строительно-монтажных работ и ускорения сроков строительства новой линии определили заказчиком строительства ГАЖК «Узбекистон темир йуллари», генеральной проектной организацией было утверждено ОАО «Боштранслойиха», генеральной подрядной организацией проекта определено управление путевого хозяйства ГАЖК «Узбекистон темир йуллари». Кроме того, на баланс дороги был передан трест «Куприккурилиш». Для осуществления контроля за своевременностью выполнения работ и контроля качества была создана постоянно действующая комиссия по осуществлению надзора за качеством проектных и строительно-монтажных работ на указанной строящейся железнодорожной линии. На нее были возложены следующие задачи: 1) экспертное сопровождение разрабатываемой рабочей документации и принятых проектных решений; 2) установление жесткого систематического контроля за качеством строительно-монтажных работ, соблюдением строительных норм и правил, соответствием качества применяемых строительных материалов, изделий и конструкций государственным стандартам, нормам и техническим условиям; 3) осуществление постоянного надзора за соблюдением технологической последовательности строительно-монтажных работ и организационно-технических мероприятий по каждому этапу и виду работ в соответствии с утвержденным сетевым графиком; 4) анализ и обобщение выявленных нарушений градостроительных норм и правил, оперативное внесение предложений по их устранению в установленном порядке; 5) внесение предложений о применении в установленном порядке финансовых и других санкций, предусмотренных законодательством за нарушение градостроительных норм, правил и стандартов, при проектировании и производстве строительно-монтажных работ. По вышеуказанным вопросам

постоянно действующая комиссия ежемесячно представляла в республиканскую комиссию по координации и контролю за ходом строительства железнодорожной линии Ташгузар — Байсун — Кумкурган информацию о результатах работы. Ввод в эксплуатацию новой железнодорожной линии создал объективные условия для освоения богатейших залежей полезных ископаемых в районе дороги. Принимаются также меры по дальнейшему совершенствованию управления транспортом республики, а также транспортных сетей с учетом растущих потребности отраслей экономики в услугах транспорта. В Комплексной программе развития и модернизации железнодорожной отрасли на 2009—2013 годы, утвержденной постановлением Президента Республики Узбекистан от 18.03.2009 № 1074 предусматривается реализация ряда мероприятий по развитию и модернизации железнодорожного транспорта по следующим направлениям:

- развитие железнодорожной инфраструктуры;
- развитие вагонного и тягового хозяйства;
- дальнейшее развитие пассажирского движения;
- повышение безопасности движения поездов на железной дороге;
- организация и развитие перевозочного процесса;
- внедрение современных механизмов организации перевозок;
- ускорение доставки грузов за счет повышения эффективности эксплуатации подвижного состава, сокращения оборота вагонов и формирования составов, повышения скорости движения, создания и внедрения современных логистических систем, а также внедрения новых передовых технологий;
- широкое использование информационно-коммуникационных технологий и создание новых автоматизированных информационно-управляющих систем, включающих внедрение автоматизированной системы оперативного управления перевозками

2) модернизацию системы передачи данных, приобретение компьютерной техники, создание локальных вычислительных сетей и их объединение в корпоративную сеть Интернет.

Реализация указанной комплексной программы позволит обеспечить безопасность движения поездов, снизить себестоимость перевозки грузов и пассажиров, увеличить скорости движения пассажирских и грузовых поездов, обеспечить потребности экономики и населения республики в исправном подвижном составе, а также позволит улучшить экологическую обстановку за счет электрификации линий, что также имеет немаловажное значение. На период 2009—2015 гг. предусматривается увеличение грузооборота железнодорожного транспорта на 35,1 %, объема перевозок грузов — на 30,1, экспорта услуг — на 33,2%. Реализация мер в предыдущие годы и продолжение в дальнейшем политики модернизации экономики позволили создать объективные предпосылки для роста объемов перевозок на транспорте республики. В целях создания современной транспортной коммуникационной системы в 2011г. был выполнен объем работ по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования международного и государственного значения, включая строительство участков Узбекской национальной автомагистрали на 32 164,3 млн сумов, или на 150,3% по сравнению с выполненным объемом за период 2009г. Общая протяженность автомобильных дорог Узбекистана составляет 146,4 тыс. км. Из них 42,5 тыс. км — магистральные дороги общего пользования, в том числе 3 200 км — автотрассы международного и 18,8 тыс.км — государственного значения. За период 2000—2015 гг. в республике введены новые дороги и реконструировано более 400 км старых дорог, произведен капитальный ремонт более 5 000км дорог. Через территорию Узбекистана проходят 20 международных транспортных маршрутов и направлений. В мае 2008г. президент Ислам Каримов утвердил программу строительства в 2009—2015гг. национальной автомагистрали первой категории стоимостью около 2,6 млрд долл. В рамках программы в республике планируется

осуществить строительство четырех участков автодорог общей протяженностью 1 500 км. За истекшие годы завершено строительство и переданы в эксплуатацию 8 объектов придорожной инфраструктуры и объектов услуг вдоль Узбекской национальной автомагистрали. В 2009 г. Государственная акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» совместно с испанской компанией Patentes Talgo S.A.(г.Мадрид) планирует начать проект по запуску высокоскоростного поезда AVE по маршруту Ташкент — Самарканд. В 2009 г. вышло постановление Президента Республики Узбекистан от 05.01.2010 № ПП-1255 «О мерах по реализации проекта «Приобретение двух высокоскоростных пассажирских электровозов TALGO-250 (Испания)». Соответствующее соглашение между сторонами было подписано в рамках визита министра иностранных дел Испании Мигеля Анхеля Моратиноса в Узбекистан. По мнению экспертов, с вводом скоростного испанского поезда время в пути (общая протяженность рейса 356 км) сократится на треть, и у ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» впервые появится возможность конкурировать с Национальной авиакомпанией «Узбекистон хаво йуллари», осуществляющей авиарейсы по данному маршруту. Так, в настоящее время самолеты данной авиакомпании доставляют пассажиров в Самарканд в течение 50—75 мин (Боинг-767 и АН-24) без учета времени, необходимого пассажирам для прохождения регистрации и контроля безопасности в аэропорту. Организация высокоскоростного движения по маршруту Ташкент — Самарканд позволит узбекским железным дорогам привлечь большее количество туристов. В настоящее время ведутся работы по пересмотру нормативных документов, касающихся технических параметров новой железной дороги. На сегодняшний день важнейшим проектом ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» является участие в строительстве новой железнодорожной линии Хайратон — Мазари — Шариф, завершение которой уже близко. Это первый проект компании, который реализуется за пределами Республики Узбекистан. С первых дней независимости развитие

нефтегазовой отрасли было определено как одно из приоритетных направлений национальной экономики. Благодаря реализации программы Узбекистану удалось не только обеспечить себе энергетическую независимость, но и укрепить свои золотовалютные резервы. Так, например, в 2008г. за счет собственных средств, а также средств Фонда реконструкции и развития Узбекистана компания «Узбекнефтегаз» освоила свыше 1,860 трлн сумов капиталовложений. Темпы роста объема добычи природного газа составили 103,7%. Один из главных акцентов созданной стратегии был сделан на консолидации существующих активов. Эта идея исходила из того факта, что на глобальных промышленных и энергетических рынках реально конкурировать могут только очень крупные компании. Это означало, что Узбекистану, который стремится занять достойное место в этой системе, необходимо было создать мощную компанию, способную адекватно представлять отечественные интересы за рубежом. Такой компанией стала НХК «Узбекнефтегаз». И ей удалось обеспечить топливно-энергетическую независимость страны и выстроить полноценную систему экспортных поставок добываемого топлива. Сегодня мощности «Узбекнефтегаза» позволяют обеспечивать добычу углеводородов в объеме 87 млн т у. т. В настоящее время республика располагает хорошо разветвленной и достаточно мощной системой магистральных газопроводов. Их общая протяженность составляет более 13тыс. км. Для увеличения объемов экспорта и транзита природного газа в рамках программы проводится работа по реконструкции и модернизации существующей газотранспортной системы за счет собственных средств. Всего в Узбекистане открыто 225 месторождений углеводородного сырья, из которых более 50% находится в разработке, 35% подготовлены к освоению, на остальных продолжаются геологоразведочные работы.

Ниже приведены таблицы, диаграммы и графики по результатам достигнутом в транспортной отрасли, а также перспектива дальнейшего роста до 2030 года.

Основные результаты транспортного сектора.



Рис 1.3. Основные результаты транспортного сектора.

Задачи долгосрочного развития



Рис 1.4. Перспектива дальнейшего роста и инвестиции в транспорт до 2030 года.

Узбекистан сегодня стремится к дальнейшему развитию экономики и производственного сектора, привлечению новых отечественных и иностранных инвестиций. Инвестирование — это один из самых ярких показателей привлекательности экономики любой страны, положительной динамики развития промышленного сектора, а также стабильности в обществе и государстве.

1.2. Роль транспортно-экспедиторской деятельности в развитии внешне экономической деятельности государства.

Считается, что деятельность транспортных экспедиторов обособилась как самостоятельный бизнес в XVII—XVIII вв., когда мореплавание и морская торговля перестали быть единым промыслом, а купцы перестали лично сопровождать свои товары до пункта их реализации. Для развития торгового оборота понадобились посредники, которые бы обеспечивали сдачу и приемку грузов, оформление транспортных документов, прохождение таможенных и иных формальностей, связанных с международными торговыми операциями.

Развитие наземного транспорта и совершенствование законодательства постоянно расширяли сферу посреднической деятельности в сфере транспорта. В XIX в. в договоры купли-продажи стали включаться обязательства, касающиеся организации доставки товаров. В торговле все шире использовалась товарораспорядительная функция транспортного документа — коносамента. Рост международной торговли породил потребность в заключении последовательных договоров перевозки с несколькими перевозчиками разных видов транспорта. Развитие потребительских рынков и рост малого и среднего бизнеса сделали востребованными услуги консолидации мелких партий груза и доставки товаров "до двери" получателя. Отправителям и получателям грузов

становилось все труднее обеспечивать весь этот набор функций собственными силами.

В этих условиях посреднический бизнес на рынке транспортных услуг получил развитие и правовое признание. В немецком законодательстве появился термин *Spediteur*, в законодательстве Великобритании и США — понятия *forwarding agent* и *freight forwarder*.

Экспедиторы начали специализироваться по видам транспорта (морские, железнодорожные, авиационные экспедиторы) и предоставляемым услугам (консолидация мелких партий, организация смешанных перевозок, организация подвоза-развоза в зоне транспортных терминалов и т.д.).

Организация международной транспортировки с участием перевозчиков различных видов транспорта, терминальных и складских операторов, поставщиков дополнительных услуг стала сложной профессиональной деятельностью. Ее осуществление требовало знания транспортного и торгового законодательства, особенностей технологии и экономики различных видов транспорта, владения ценовой конъюнктурой рынка транспортных услуг. Рассмотрим график распределение ТЭК по типу транспортных грузоперевозок, %

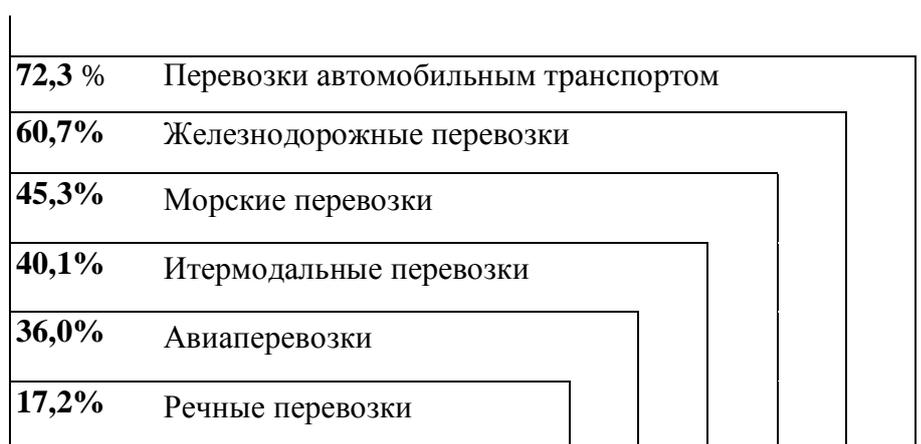


График 1.1. Распределение ТЭК по типу транспортных грузоперевозок, %

Весьма распространенным является определение экспедитора как "архитектора перевозки", который создаст в интересах клиента наилучшую схему доставки груза и обеспечивает ее практическую реализацию.

"Классический" набор услуг экспедитора и классификация субъектов транспортно-экспедиционного обслуживания:

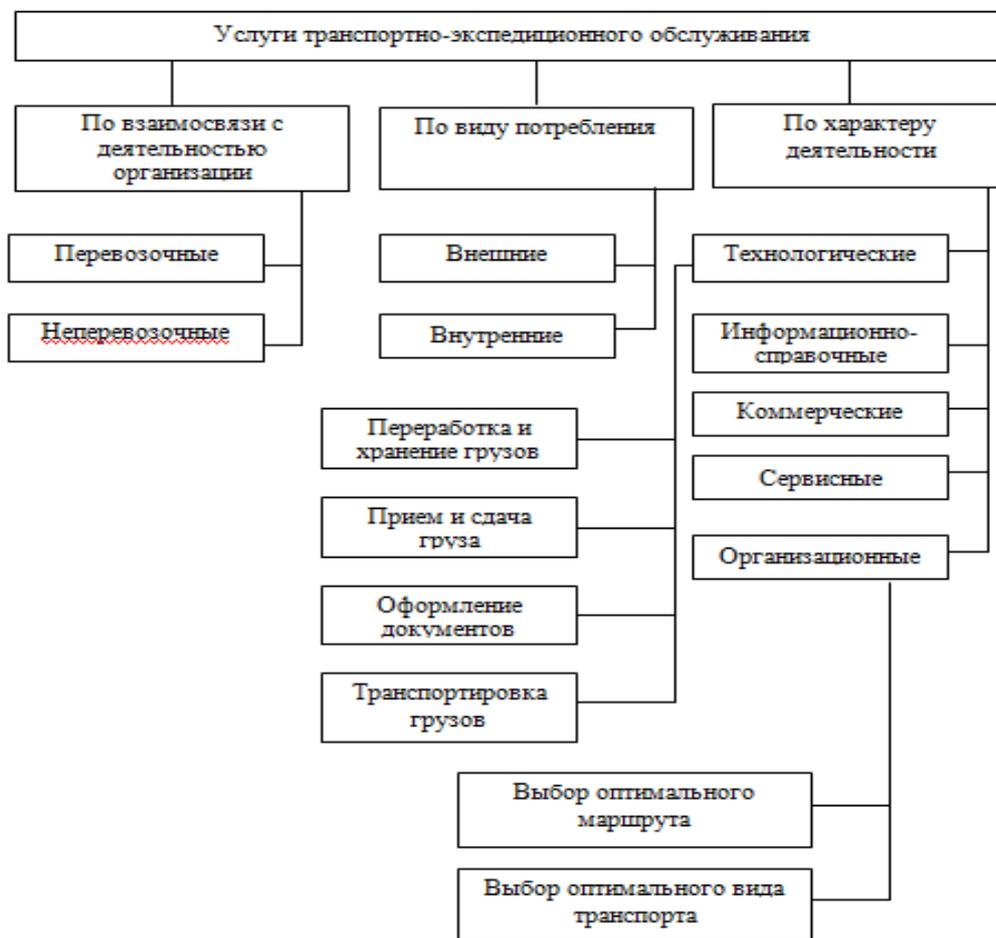


Рис. 1.5. Классификация услуг транспортно-экспедиционного обслуживания

"Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой. В качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения,

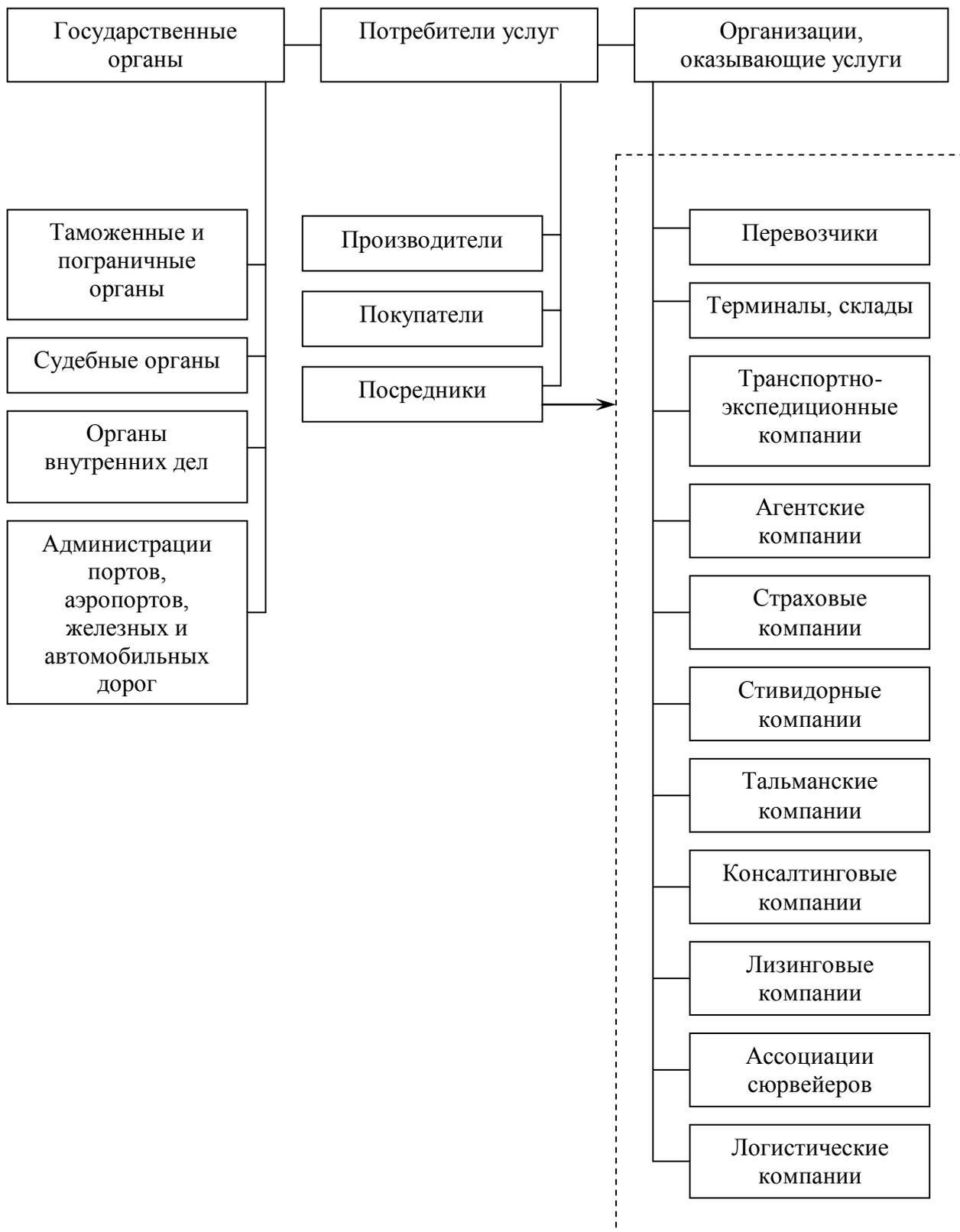


Рис. 1.6. Классификация субъектов транспортно-экспедиционного обслуживания

а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором".

В 1970—1980-е гг. традиционная концепция транспортного экспедирования претерпела существенные изменения, что было обусловлено тремя тенденциями:

- во-первых, экспедиторы стали все чаще принимать на себя ответственность за перевозку. Перед отправителем экспедитор выступал как перевозчик по договору, а перед транспортными операторами — как грузоотправитель. Этому способствовали как либерализация транспортного законодательства, так и развитие концепции мультимодальных перевозок. Центральной фигурой этой концепции является оператор мультимодальной перевозки — лицо, принимающее на себя ответственность за всю перевозку несколькими видами транспорта, кто бы ни выполнял ее фактически. Таким образом, экспедиторы стали предоставлять от своего имени перевозочные услуги, перестав быть исключительно посредниками;

- во-вторых, экспедиторы все чаще становились владельцами транспортных средств, контейнерных парков, терминалов и складов, выполняя определенные объемы транспортных и сопутствующих услуг собственными силами без привлечения субконтрактеров. Тем самым деятельность экспедиторов, которые традиционно работали, в основном, с информацией и документами, организуя транспортный процесс, стала также и сферой использования активов транспорта (*asset-based business*). Это повысило рыночную независимость экспедиторов и превратило многих из них в прямых конкурентов компаний-перевозчиков;

- в-третьих, спектр услуг экспедиторов, и без того достаточно широкий, вышел за пределы обеспечения операций с грузами и стал включать в себя логистические услуги, связанные с управлением товародвижением в цепях поставок. Многие экспедиторские компании превратились в логистических провайдеров широкого профиля.

Международная федерация экспедиторских ассоциаций FIATA и Европейская ассоциация провайдеров экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных услуг CLECAT совместно выработали в 2004 г.

следующее описание понятия "Экспедиторские и логистические услуги", отражающее указанные тенденции:

"Экспедиторские и логистические услуги" означают любые услуги, относящиеся к перевозке (одним или несколькими видами транспорта), консолидации, хранению, переработке, упаковке и распределению товаров, а также связанные с вышеуказанным вспомогательные и консультативные услуги, включая, в частности, услуги, касающиеся таможенных и налоговых вопросов, декларирования товаров, обеспечения страхования товаров, а также обеспечения или выполнения платежных и документарных операций, относящихся к товарам. Экспедиторские услуги включают в себя также логистические услуги, основанные на современных информационно-коммуникационных технологиях, связанные с перевозкой, переработкой или хранением товаров, фактически — с управлением всей цепью поставок. Эти услуги могут адаптироваться для обеспечения гибкости их применения".

В настоящее время на рынке транспортных и логистических услуг функционирует огромное количество предприятий различного масштаба и специализации, относящихся к сфере транспортно-экспедиторской деятельности. Степень их важности для этого рынка невозможно переоценить. По оценкам FIATA, около 80% объемов мирового грузооборота осуществляется при участии транспортно-экспедиторских компаний. Транспортно-экспедиторская деятельность связывает продавцов и покупателей, действующих в глобальных цепях поставок, с перевозчиками, операторами транспортной инфраструктуры, а также с государственными органами, контролирующими торговлю и транспорт.

Перевозчики различных видов транспорта заинтересованы в услугах экспедиторов не меньше, чем грузовладельцы. Их попытки развития своего основного бизнеса за счет самостоятельного выхода в сегмент экспедиторских услуг, чаще всего, заканчиваются неудачно из-за высокой профессиональной сложности и конкурентной насыщенности этого сегмента. Поэтому большинство современных транспортных операторов стремится к

установлению партнерских отношений с экспедиторами, которые действуют не только как их агенты, но и как отправители грузов, перевозимых в интермодальном сообщении, и сборных грузов. Наиболее крупные перевозчики идут по пути покупки успешно действующих экспедиторских компаний с целью формирования многопрофильных транспортных структур. Примером такой сделки является приобретение в 2003 г. немецкой железнодорожной компанией Deutsche Bahn экспедиторской фирмы Schenker.

Вместе с тем положение экспедиторов выглядит иногда двойственным, поскольку для компаний-перевозчиков они могут быть одновременно и партнерами, и конкурентами. Эта двойственность усиливается по мере того, как все большее число экспедиторов обзаводится собственным подвижным составом и терминалами и начинает принимать на себя ответственность по договору перевозки, что в глазах клиентуры часто делает их вообще неотличимыми от традиционных перевозчиков.

В силу изменчивости рынка, различий в законодательстве и практике различных стран и постепенной ликвидации правовых границ между различными сегментами экспедиторской деятельности трудно предложить полную и непротиворечивую классификацию современных экспедиторов. С достаточной степенью условности можно выделить следующие их типы:

- "традиционные" экспедиторы-посредники. Обычно это небольшие фирмы, не имеющие реальных активов, которые занимаются организацией перевозок в достаточно ограниченном по набору услуг и направлениям перевозок сегменте. Экономическая основа их деятельности — комиссионное вознаграждение и оплата дополнительных информационных и консультационных услуг (схема консолидирования приведена в рисунке 1.7);
- консолидаторы.

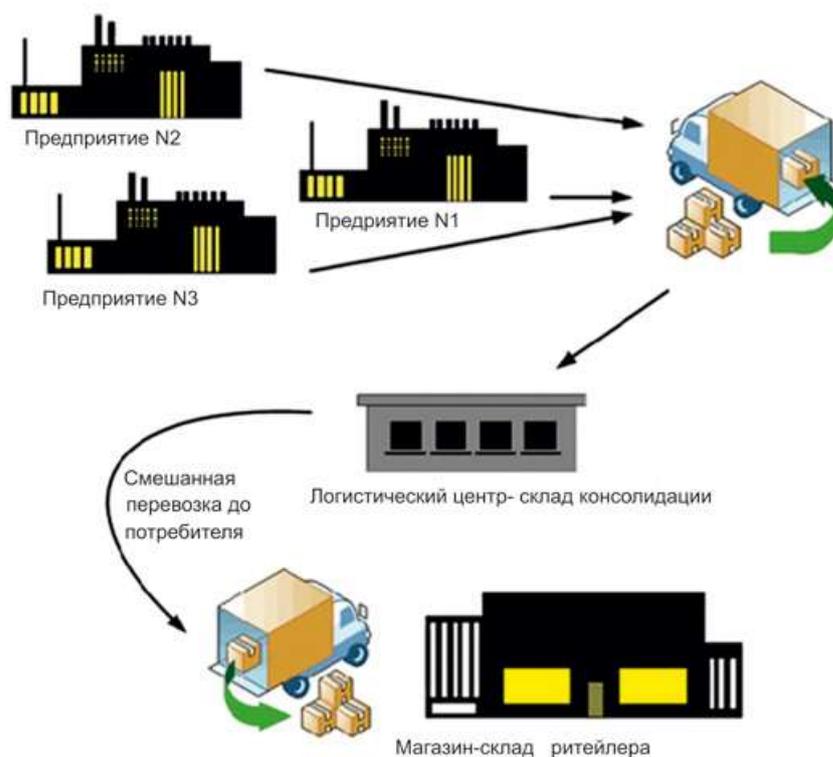


Рис 1.7 Схема консолидирования

Основная сфера их деятельности — сбор и под группировка мелкопартионных грузов до размеров по машинных (по вагонных, контейнерных) партий для перевозчиков всех видов транспорта. Они занимаются также развозом получателям грузов, доставленных в вагонах или контейнерах. Консолидаторы могут быть операторами терминалов и автомобильного парка, в ряде случаев они принимают на себя ответственность за груз как местные перевозчики и складские операторы; — сухопутные экспедиторы. Это компании, которые занимаются, прежде всего, консолидацией мелкопартионных грузов и организуют их доставку, пользуясь услугами автомобильного и железнодорожного транспорта. Часто они владеют транспортными терминалами и складами для временного хранения грузов, выполняя подвоз-развоз собственными силами или пользуясь услугами консолидаторов. Сухопутные экспедиторы обычно выдают от своего имени перевозочные документы и публикуют тарифы, являясь договорными перевозчиками. Экономическая основа их деятельности — разница между "оптовыми" тарифами перевозчиков по

вагонных или по машинных партий груза и собственными "розничными" мелкопартионными тарифами. Сухопутные экспедиторы конкурируют с автомобильными перевозчиками мелкопартионных грузов. Они могут создавать объединения для расширения регионального охвата;

— операторы экспресс-доставки. Их принципиальные отличия от операторов, организующих доставку мелких партий грузов, заключаются в следующем:

а) масса и размеры отправок ограничены традиционным форматом почтовой посылки, что позволяет обеспечивать их обработку и доставку без применения грузоподъемного оборудования;

б) экономическая основа деятельности — плата за скорость и пунктуальность доставки, которая изменяется в зависимости от класса услуги. Поэтому экспресс-операторы могут организовать доставку как обычным образом через систему терминалов, так и через курьера, который летит в пункт назначения пассажирским самолетом. К сегменту экспресс-доставки относится относительно небольшое число глобально действующих компаний и многочисленные операторы, которые действуют на национальном или местном уровне. Экспресс-операторы, как и сухопутные экспедиторы, объединяют свои сервисы и широко используют услуги экспедиторов других типов и перевозчиков различных видов транспорта;

— морские экспедиторы. Основной их задачей является подготовка грузов и документов для морских перевозок. Морские экспедиторы обеспечивают накопление достаточно крупных партий контейнеров для морской перевозки, а в ряде случаев — консолидацию мелкопартионных грузов от отдельных отправителей в сборные контейнеры. Они организуют подвоз и развоз в районе порта, временное хранение грузов, таможенное оформление и подготовку документации. Морские экспедиторы могут также предоставлять услуги по перевалке грузов между контейнерами и подвижным составом наземного транспорта, а также между морскими контейнерами и континентальными.

Разновидностью морских экспедиторов являются так называемые NVOCC (Non Vessel-Operating Common Carrier — не эксплуатирующий суда перевозчик общего пользования). Такой статус предусмотрен законодательством ряда стран для оператора, который, не будучи фактическим перевозчиком, занимается комплектацией грузов и оформлением документов для морского перевозчика, действуя при этом как классический экспедитор. Не владея судами, NVOCC пользуется зарезервированными объемами тоннажа на судах морских перевозчиков. Вместе с тем он публикует собственные тарифы и выдает от своего имени коносамент, выступая, таким образом, на рынке как договорный перевозчик.

- авиаэкспедиторы. Авиаэкспедиторы обеспечивают организацию грузовых авиаперевозок и могут действовать либо как консолидаторы авиагрузов, которые публикуют собственные тарифы и выдают накладные, либо как агенты авиакомпаний. Некоторые экспедиторы совмещают две эти функции. Многие авиаэкспедиторы изначально занимались организацией интермодальных перевозок, при этом их основной задачей была консолидация партий отдельных отправителей для того, чтобы пользоваться объемными скидками авиаперевозчиков. Особую важность в работе авиаэкспедиторов имеет обеспечение необходимой скорости доставки груза на наземном участке маршрута, поскольку без выполнения этого условия в значительной мере теряется смысл использования авиаперевозки вообще. Для эффективной работы на рынке фирма-авиаэкспедитор должна иметь в своем штате аккредитованных агентов IATA

Сухопутные, морские и авиаэкспедиторы часто выступают в роли оператора мультимодальной перевозки. В этом случае наряду с такими услугами, как подвоз-развоз, подгруппировка, временное хранение, паллетизация и контейнеризация грузов, они также формируют конкурентоспособные сквозные тарифы перевозки, выпускают от своего имени перевозочные документы для мультимодальной перевозки, организуют ее выполнение средствами различных видов транспорта под

собственной ответственностью и выполняют другие функции, необходимые для осуществления мультимодальных перевозок.

1.3. Опыт работы транспортно-экспедиторских компаний Российской Федерации, Евросоюза, США и лицензирование их деятельности.

Общей тенденцией в сфере транспорта за рубежом является постепенная интеграция национальных транспортных систем в общемировую систему. В этих условиях доставку грузов стремятся осуществлять преимущественно по варианту «от двери до двери» в режиме «точно в срок». Мировой опыт свидетельствует, что без развитой сети транспортно-экспедиторских предприятий различных форм собственности сформировать полноценный рынок транспортных услуг и обеспечить высокое качество обслуживания невозможно.

Сегодня в мире сложился единый транспортный комплекс в форме кооперации деятельности небольшого числа мощных транспортных и транспортно-экспедиторских компаний и сотен тысяч средних и мелких экспедиторских фирм и транспортных предприятий. В настоящее время насчитывается более 100 тыс. экспедиторских компаний, которые контролируют от 75 до 85% оборота перевозимых грузов. Остальные 15-25% грузов транспортные компании получают непосредственно от грузоотправителей. В частности, в США экспедиторы контролируют почти 90% грузов, в России до 85% отправок грузов оформляются транспортно-экспедиторскими фирмами, в Корее – только 60%. Экспедиторы контролируют около 60 % перевозок магистральными видами транспорта и до 75 % международных перевозок. Экспедитор становится держателем логистической системы, обеспечивающей прогнозирование и планирование перевозок, слежение за движением транспортных средств, контейнеров, за временем доставки товара, оптимизацией продвижения грузов и хранения сырья, материалов и готовых изделий.

Предполагается, что в перспективе в мире будет создано 60 — 70 транспортных узлов-центров логистического распределения, связанных транспортными коридорами с подключенными к ним логистическими региональными подсистемами, которые будут обеспечивать через неограниченное число экспедиторов и перевозчиков выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю.

Происходит процесс расширения прав экспедитора. В задачи экспедитора теперь могут входить еще недавно несвойственные ему функции, такие, как:

- право привлечения третьих лиц;
- использование собственных транспортных средств и товарных складов;
- действие в качестве оператора перевозки грузов в смешанном сообщении;
- изготовление тары и упаковки;
- выступление в качестве арендатора и генподрядчика транспортных средств и складов;
- осуществление в ходе доставки углубленной доработки товаров, их выкупа и перепродажи, а также организации их сбыта.

В мировом бизнесе известны такие крупные транспортно-экспедиторские и логистические фирмы, как «Danzas» (Швейцария), «Ryder» (Нидерланды), «Kuehne&Nagel» (Германия), «EXEL» (Великобритания), «DHL» (Бельгия), которые имеют крупнейшие грузовые терминалы и транспортные распределительные центры. В настоящее время на мировом рынке появляются фирмы, предлагающие комплексные пакеты логистических услуг. Подобная тенденция распространяется и на Европейские страны, где транспортно-экспедиционная деятельность уже получила широкое развитие. В табл. приведены данные о компаниях-лидерах транспортно-экспедиторского обслуживания.

Таблица 1.3

Компании-лидеры международного транспортно-экспедиционного бизнеса

Компания (страна)	Объемы продаж услуг в год, млн. евро	Экспедирование по видам транспорта	Страны и Регионы
Danzas (Швейцария)	7200	Автомобильный, желез- нодорожный, воздушный, морской, интермодальный	Европа, включая Россию
DHL (Бельгия)	7200	Автомобильный, воз- душный, экспресс-доставка	Европа, включая Россию
EXEL (Великобрита ния)	6900	Автомобильный, воз- душный, морской, ин- термодальный	Западная Европа
Geodis (Франция)	3200	Автомобильный, воз- душный, морской, интермодальный	Западная Европа
GeoLogistics (Великобрита ния)	485	Автомобильный, воз- душный, морской, ин- термодальный	Западная Европа, Россия
Hays Logistics Europe (Франция)	3300	Автомобильный, складские и логистические услуги, элек- тронная торговля	Западная Европа
Hellmann World- Wide Logistics (Германия)	1800	Все виды транспорта и интер-модальные перевозки	Западная и Центральная Европа

Компания (страна)	Объемы продаж услуг в год, млн. евро	Экспедирование по видам транспорта	Страны и Регионы
Kuehne&Nagel (Германия)	7000	Все виды транспорта и интермодальный перевозки	Весь мир, включая Россию
Menlo Logistics (Нидерланды)	1050	Логистические услуги, электронная торговля	Германия, Великобритан ия
Militzer&Mue nch GmbH (Швейцария)	420	Автомобильный, желез- нодорожный, воздушный, экспересс-доставка	Западная Европа, Россия и страны СНГ
Modus Media International (США)	750	Складские и логистические услуги	Германия, страны Бенилюкса, Великобритан ия
Panalpina (Швейцария)	5300	Воздушный, морской, ло- гистические услуги	Весь мир, включая Россию
P&O Trans European (Великобрита ния)	2100	Автомобильный, железнодо- рожный, интермодальный, складские и логистические услуги	Западная и Центральная Европа

Компания (страна)	Объемы продаж услуг в год, млн. евро	Экспедирование по видам транспорта	Страны и Регионы
Ryder (Нидерланды)	5400	Все виды транспорта и интермодальные перевозки, экспресс- доставка, логисти- ческие услуги	Западная Европа и Северные страны
Schenker AG (Германия)	5500	Все виды транспорта и интермодальные перевозки	Европа, включая Россию
Tibbet&Britten (Великобритания)	2200	Автомобильный, элек- тронная торговля	Западная и Центральная Европа
TNT Post Group (Нидерланды)	5200	Автомобильный, воз- душный, интермодальный, экспресс-доставка, логистические услуги	Западная Европа, Россия

Характеристика некоторых транспортно-экспедиторских компаний, успешно осуществляющих свою деятельность на мировом рынке, представлена в табл. 1.4.

Таблица 1.4

Транспортно-экспедиторские компании, работающие на мировом рынке

Наименование фирмы	Характеристика
ROLAND	Фирма - экспедитор среднего масштаба, работающая в области грузопереработки внутри Франции. Численность сотрудников фирмы - 60 чел, имеет 2 терминала (7000 кв.м. и 5000 кв.м). Автомобильный парк составляет 15 а/м, В сутки производится обработка 45 а/м.
CARLBER-SON	Одна из самых крупных экспедиторских фирм во Франции. Численность - 9000 чел., автомобильный парк более 1000 а/м, имеет склад около 10000 кв.м.
KUEHNE&NAG EL	Крупнейшая немецкая экспедиторская компания. Численность - 9200 чел, 400 филиалов.
MILITZER& MUNCH	Одна из ведущих немецких экспедиторских компаний с численностью 2600 чел. и 130 филиалами и дочерними предприятиями в 36 странах мира, в том числе и в России. На российском рынке грузовых железнодорожных перевозок работает с 1993 г.
CROWLEY MARITIME CORPORATION	Лидер в области морских перевозок между США, Пуэрто-Рико, Центральной Америкой, Гаити и Кубой. Флот компании состоит из 300 судов и 40 000 вспомогательных единиц обслуживания (терминалы, склады, контейнеры, трейлеры и др.). Crowley – крупнейший независимый оператор по перевозке нефтяных грузов в США.

Развитию транспортно-экспедиционной деятельности способствует создание сети терминалов. Современный терминал, отвечающий

международным требованиям, – это транспортно-экспедиционное предприятие, на территории которого заканчивается одна транспортная перевозка и начинается другая. В нем выполняется цикл технологических операций по передаче груза с одного транспортного средства на другое, включающий комплекс услуг экспедиционного сервиса, а также реализацию требований к грузу коммерческого и административного характера (таможенная очистка, санитарно-карантинный контроль, страхование и т. д.). На терминале обязательно наличие развитого складского хозяйства для заблаговременного накопления груза, формирования партий груза, хранения товаров в ожидании перевозочных средств, сортировки по направлениям дальнейшего движения и т.д.

Типичным примером может служить терминал в г. Бремене (ФРГ), введенный в действие в 1985 году. Он расположен недалеко от порта, железнодорожной станции и промышленной зоны. Мощность терминала составляет 3000 автопоездов в сутки. На территории комплекса расположены грузовая железнодорожная станция, таможенный и почтовый склад, собственные склады экспедиторов и перевозчиков, внутренние автодороги и подъездные железнодорожные пути. Каждый экспедитор или перевозчик, заключивший договор с терминальным комплексом, фактически открывает на его территории собственный филиал.

За рубежом большая часть транспортно-экспедиционных служб находится в частной собственности отдельных компаний или лиц и лишь незначительная — в государственной собственности. Многие частные фирмы являются семейными.

Крупные транспортно-экспедиционные компании, которые являются акционерными обществами, могут быть смешанными, т.е. часть собственности акционерного общества является частной, а часть государственной или муниципальной.

В последние годы за рубежом, особенно в США, появилась новая форма владения - коллективная собственность, переход на которую позволил

в ряде случаев избежать банкротства, улучшить работу предприятий. Конгресс США за последние 25 лет принял более 20 нормативных актов, способствующих развитию этой формы собственности.

В настоящее время всеми видами транспорта перевозится свыше 300 млн. тонн грузов. Среди транспортно-экспедиторских предприятий, как видно из рис. 2.2, 72,3% занимаются автомобильными перевозками, 60,7%-железнодорожными, 45,3%-морскими, 40%-интермодальными, 36%-авиаперевозками, 17,2%-речными.

Российский транспортный рынок насчитывает более 20 тыс. транспортно-экспедиторских компаний. В таблице 1.5 приведены характеристики некоторых транспортно-экспедиторских компаний, работающих на российском рынке.

Таблица 1.5

Транспортно-экспедиторские компании, работающие на российском рынке

Наименование компании	Год образ.	Специализация	Актив компании	Предоставляемые услуги
ООО «ВЛ Логистик»	1999	Перевозка грузов всеми видами транспорта	Сеть филиалов в 10 городах России, контейнерный парк (свыше 300 ед. 40-футовых и 20-футовых контейнеров), автопарк (15 единиц автотехники),	Железнодорожные перевозки по всей территории России (контейнерами, вагонами,); морские перевозки грузов на Сахалин и Камчатку, а также из стран Азии, Европы, Америки и Австралии в Россию и на Украину; автомобильные перевозки по Приморскому и Хабаровскому краям; мультимодальные перевозки из/в страны АТР; операции с грузами в пунктах отправления и назначения; страхование; складские услуги; таможенное

Наименование компании	Год образ.	Специализация	Актив компании	Предоставляемые услуги
			собственный склад в г. Владивосток	оформление грузов
ЗАО «Группа Компаний «Атлантис»	1999	Перевозка навалочных зерновых грузов через порт Санкт-Петербург	-	Организация перевалки и транспортно-экспедиционное обслуживание грузов порту: организация отправки грузов железнодорожным и морским транспортом; сюрвейерные услуги; таможенное оформление; хранение грузов на терминалах города и области
«ТЭК Фар-лайт»	1999	Экспедирование грузов всеми видами транспорта	-	Вагонные и контейнерные отправки (подача подвижного состава, погрузо-разгрузочные работы, оформление документации); доставка грузов авиатранспортом; курьерская доставка документов и посылок; сборные отправки грузов (в сборных почново-багажных и крытых вагонах); дополнительные услуги (упаковка, складирование, хранение, страхование)

Согласно данным, приведенным в табл. 1.5, транспортно-экспедиторские компании, в основном, осуществляют свою деятельность на рынке транспортных услуг, не имея собственного подвижного состава.

Однако спектр оказываемых услуг постоянно расширяется. Компании стали активнее обзаводиться собственными логистическими терминалами и современным складским хозяйством, что позволяет перейти к комплексному сервису.

Ранее крупные российские предприятия стремились вырастить в недрах своих снабженческо-сбытовых подразделений экспедиторские компании, то теперь все чаще уже накопившие опыт и набравшие обороты экспедиторские компании тяготеют к сращиванию с финансово-промышленными группами.

Между различными видами транспорта происходит углубление кооперации, связанное с ростом интереса к перевозкам "от двери до двери". Крупные экспедиторы, ранее специализировавшиеся на железнодорожных перевозках, сегодня интенсивно внедряются в портовый бизнес и на рынок водных перевозок. В свою очередь, железнодорожники активно участвуют в организации автомобильных маршрутов.

Сегодня при выборе экспедитора отдают предпочтение не только грамотным и солидным, но и инициативным фирмам, действующим по принципу разумного коммерческого риска с применением методов логистики. При современных тенденциях к объединению отдельных компаний во имя достижения общих целей и экономии ресурсов роль экспедитора также меняется. Он становится не просто посредником между грузовладельцем и перевозчиком, а полноправным участником логистических систем, опираясь на свои знания и опыт в сфере управления перемещением материальных и информационных потоков. Сегодня экспедиторам необходимо участвовать в привлечении инвестиций и в приватизации объектов железных дорог, особенно подвижного состава и обслуживающих его ремонтных и погрузо-разгрузочных предприятий.

Лицензирование транспортно-экспедиторских компаний в Российской Федерации осуществляется на основании следующих требований:

В соответствии с законодательством РФ, необходима транспортная лицензия при осуществлении следующих услуг:

- внутри российская и международная перевозка более 8 пассажиров автомобильным транспортом;
- транспортировка грузов общим весом более 3,5 тонн;
- перевозка пассажиров с целью извлечения прибыли.

Важно, что для обеспечения собственных нужд лицензия на транспортные перевозки юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям не нужна, кроме вышеописанных случаев. Выдается лицензия на оказание транспортных услуг Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и/или органами Министерства транспорта РФ.

Впервые при международной перевозке пассажиров и грузов лицензия на транспортные услуги действует 1 год, при внутри российской – 5 лет. Срок оформления лицензии на транспортные услуги составляет 45 дней.

В совокупность услуг для получения лицензии входят:

- формирование необходимых документов и квалификационная подготовка по получению лицензии;
- консультирование по поводу необходимости лицензии;
- непосредственное получение лицензии.

Документы для транспортной лицензии

Для того чтобы получить транспортную лицензию либо продлить ее, необходимо подать в лицензирующий орган следующие документы:

- учредительный договор;
- устав предприятия;
- банковские реквизиты предприятия;
- при наличии учредительных документов изменения к ним;
- юридический, фактический, почтовый телефон и адреса предприятия;
- выписка из ЕГРЮЛ по ИНН и ОГРН;
- фамилия главного бухгалтера;

- подлинник и копия паспорта руководителя предприятия;
- паспорт автомобиля;
- договор лизинга или аренды транспортного средства;
- свидетельство о регистрации автомобильного средства;
- талон прохождения ГТО;
- сертификат международного технического осмотра;
- документ о проверке тахографа;
- полис ОСАГО;
- свидетельство об оценке и разрешении стоимости автомобиля;
- отчет о прибылях и убытках, бухгалтерский баланс за отчетный последний год (при упрощенной системе налогообложения);
- договор на ТО и ремонт; договор на стоянку;
- копия свидетельства о регистрации медучреждения;
- договор на предрейсовый осмотр водителей с медицинским учреждением;
- удостоверение по БДД;

Все документы для получения лицензии на транспортные перевозки направляются в форме копий, однако не забудьте, что в момент их подачи необходимо показать и оригиналы. При продлении лицензии на оказание транспортных услуг следует предоставить также копию старой лицензии.

Лицензирование транспортно-экспедиторских компаний Европейского Союза и США осуществляется на основании следующих требований:

Транспортная лицензия Европейского Союза – это документ, который выдается государственными органами и дает право компании осуществлять грузоперевозки по всей территории **Европейского Союза**.

Ни для кого не секрет, что рынок грузоперевозок имеет огромное количество особенностей, препятствий и сложностей для реализации бизнеса. При этом основной целью для большинства транспортных компаний является получение доступа как можно к большему количеству рынков для

более свободного и беспрепятственного перемещения грузов: в данном случае речь идет в первую очередь о **лицензиях и разрешениях**. Поэтому **обладание Европейской лицензией**, позволяющей свободно осуществлять грузоперевозки по всему Европейскому Союзу, является ярким примером упрощения и сокращения процедур доступа к единому европейскому рынку.

Основное отличие **Транспортной лицензии Европейского Союза** заключается в возможностях, которые она предоставляет ее владельцу и связана она в первую очередь как раз с беспрепятственным выходом на общеевропейский рынок без необходимости получать какие-либо дополнительные разрешения и лицензии. Данная **лицензия** выдается **Государственной инспекцией дорожного транспорта** в течение 30 дней после подачи заявки и всех необходимых документов на 10-ти летний срок, она позволяет ее владельцу осуществлять перемещение грузов автомобилями с допустимой массой более 3,5 тонн (включая прицеп или полуприцеп).

В зависимости от количества транспортных средств, находящихся во владении транспортной компании, выдается соответствующее количество **копий Транспортных лицензий**, причем каждая копия закреплена за одним транспортным средством. Таким образом, количество копий напрямую зависит от количества транспортных средств компании. При этом копия должна всегда храниться в транспортном средстве, т.к. перевозка грузов без данного документа строго запрещается.

Основные требования к компании, которая хочет получить **Транспортную лицензию Европейского Союза**, следующие:

- Обязательная регистрация компании на территории **Европейского Союза**, наличие фактического и постоянного юридического адреса;
- Наличие в штате компании транспортного менеджера – специалиста, который выдержал экзамен и получил аттестат о соответствующей профессиональной компетенции;

- Безукоризненная репутация **Транспортной компании** (т.е. водители обязаны соблюдать правила ЕС относительно работы и отдыха, дорожные транспортные средства обязаны находиться в соответствующем техническом состоянии, не допускаются нарушения критериев размера и массы транспортных средств, а также квалификации водителей и пр.)
- Надежное финансовое состояние компании;
- Наличие специального места стоянки для дорожных транспортных средств, при этом план стоянки необходимо предоставить в Транспортную инспекцию для дальнейшего **получения Транспортной лицензии ЕС**;
- Юридический адрес транспортной компании должен соответствовать следующим требованиям: это должен быть центр управления перевозками со специальным оборудованием для обслуживания клиентов и администрирования, хранения документов.
- Обязательная регистрация компании на территории **Европейского Союза**, наличие фактического и постоянного юридического адреса;
- Наличие в штате компании транспортного менеджера – специалиста, который выдержал экзамен и получил аттестат о соответствующей профессиональной компетенции.

Таблице 1.6. Алгоритм получения лицензии ТЭК.

Этап	Описание
1 этап	Сбор пакета документов
2 этап	Подача заявки
3 этап	Рассмотрение заявки
4 этап	Оценка рейтинга ТЭК
5 этап	Сравнение результата оценки с нормами
6 этап	Если результат сравнения положительный, тогда выдача лицензий, иначе заново с первого этапа.

К сожалению, в **получении Транспортной лицензии Европейского Союза** бывают частые отказы и в первую очередь они связаны с сокрытием

важной информации или же по причине несостоятельности эффективно осуществлять деятельность: пренебрегаются положения законодательства, требования и правила **Европейского Союза**, которые существенно отличаются от тех, которые существуют за пределами ЕС. Правила ЕС достаточно жесткие и к их выполнению предъявляются достаточно высокие требования со стороны контрольных органов.

Таким образом, наиболее распространенными причинами отказа в выдаче Транспортной лицензии **Европейского Союза** являются:

- - Ложные данные, предоставленные юридическим лицом;
- - Отсутствие работника, который бы сдал экзамен на получение аттестата о профессиональной компетенции;
- - Компания менее года назад потеряла **транспортную лицензию**;
- - Компания находится в плохом финансовом состоянии;
- - Отсутствует документ, подтверждающий безукоризненную репутацию компании;
- - и пр.

Поэтому мы рекомендуем в вопросах получения **Транспортной лицензии Европейского Союза**, как и других видов лицензий, обращаться за помощью к специалистам, имеющим опыт в получении **транспортной лицензии ЕС**, а также опыт в работе с данным документом, чтобы в дальнейшем избежать неприятных моментов и серьезных затрат на судебные разбирательства. Так, наши юристы и бухгалтера смогут оказать Вам комплексную помощь в **получении транспортной лицензии ЕС** и в сопровождении ее дальнейшей работы. Также Вы можете обратиться в другие компании Литовской Республики, компетентные оказать помощь в работе с такого рода **лицензиями**.

В США компании, выполняющие междуштатные перевозки грузов, должны получить регистрацию в Федеральной администрации по безопасности автомобильных перевозчиков (Federal Motor Carrier Safety Administration — FMCSA) и, кроме того, получить в министерстве

транспорта **США** (Department of Transportation) регистрационный номер, который является уникальным идентификатором данного оператора для статистического наблюдения, аудита, рассмотрения претензий и исков, анализа. Все компании, впервые получающие регистрацию, должны пройти специальный аудит по безопасности и в течение 18 месяцев работать без происшествий для того, чтобы получить постоянную регистрацию.

Кроме того, компании, работающие по найму и подпадающие под юрисдикцию Бюро наземного транспорта (Surface Transportation Board) министерства транспорта **США**, должны получить специальное разрешение на работу в междуштатном сообщении. Разрешение определяет вид перевозок, разрешенные маршруты и вид перевозимого груза, а также условия выполнения перевозки (в частности, уровень ответственности и размер страхового покрытия). Поэтому компании, работающей по различным маршрутам, может понадобиться несколько подобных разрешений.

Наконец, компании, намеренные выполнять перевозку опасных грузов, должны получить специальное разрешение министерства транспорта (Hazardous Materials Safety Permit).

Вывод по главе 1

1. Согласно приведенным статистическим данным, с каждым годом объём перевозок грузов в Узбекистане имеет тенденцию роста, экспорт и импорт страны также имеет значительные показатели. Следовательно, должна быть создана эффективная организация освоения и управления данными объемами материальных потоков в республике и за ее пределами.

2. Выявлено, что существующие сегодня в Узбекистане транспортно-экспедиторские компании оказывают не полный спектр логистических услуг, который требуется рынку. В основном оказываются услуги по транспортировке (перевозке) грузов, тем самым возлагая на заказчика все остальные операции.

3. Как показал проведенный анализ, требуется переход к современному уровню оказания услуг, т. е. необходимо расширение числа компаний, которые смогли бы взять на себя весь перечень операций по управлению и организации продвижения материальных потоков, не отрывая заказчика от его основного рода деятельности (так сказать, оказание услуг ПОД КЛЮЧ)

4. На сегодняшний день автомобильный транспорт является наиболее мобильным из всех видов транспорта. С его помощью можно значительно быстрее, чем на железнодорожном транспорте, доставлять грузы в назначенное место без перегрузок «от двери - до двери». Транспортировка грузов автомобильным транспортом экономически эффективна при перевозках на более короткие расстояния и где не доступны другие виды транспорта. Велика роль и железнодорожного транспорта, особенно при осуществлении перевозок на дальние расстояния.

Глава 2 Разработка методики оценки рейтинга транспортно-экспедиторских компаний.

2.1 Требования к деятельности транспортно-экспедиторским компаниям.

Как и любая деятельность, транспортно-экспедиционная нуждается в регулировании. Существует двухуровневая система регулирования деятельности транспортно-экспедиторских компаний: государственное и международное.

Государственное регулирование преследует две основные цели:

- стимулирование развития национальной транспортно-экспедиционной деятельности в целях обеспечения устойчивого функционирования и развития экономики страны;
- обеспечение гарантированного уровня качества транспортно-экспедиционного обслуживания юридических и физических лиц.

Основными механизмами государственного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности являются:

- лицензирование, определяющее систему доступа экспедиторов и перевозчиков к участию в транспортно-экспедиционной деятельности;
- сертификация, стимулирующая повышение качества предоставляемых транспортно-экспедиционных услуг;
- налоговая политика в сфере транспортной деятельности;
- правовая защита всех участников транспортно-экспедиционного процесса, особенно граждан (потребителей);
- стандартизация всех аспектов транспортно-экспедиционной деятельности;
- политика в области страхования.

Основными международными договорами и конвенциями, регламентирующими транспортно-экспедиционную деятельность на различных видах транспорта, являются:

Генеральное соглашение по тарифам и торговле ВТО – GATT (регламентирует общие вопросы правового регулирования международной торговли).

Генеральное соглашение по торговле услугами ВТО – GATS (регламентирует единые международные требования к порядку пересечения границ, урегулированию споров, техническим характеристикам транспортных средств и т.п.).

Конвенция о международных смешанных перевозках грузов (регламентирует смешанные перевозки грузов в международном сообщении по одному сквозному транспортному документу).

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов – CMR.

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов – ДОПОГ (регламентирует требования к перевозкам опасных грузов).

Таможенная конвенция о международной перевозке грузов – TIR.

Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров.

Международные организации, занимающиеся вопросами транспортно-экспедиционной деятельности:

Международная федерация экспедиторских ассоциаций – FIATA (разработка модели правил транспортно-экспедиционного обслуживания, форм транспортно-экспедиционной документации, порядка их оформления и движения при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности).

Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (разработка соглашений, конвенций и протоколов в области транспорта под эгидой ООН).

Международная информационная система «Эффект» (регламентирует требования к форме и технологии заполнения транспортно-экспедиционной документации при использовании безбумажной технологии).

Европейская конференция министров транспорта (разрабатывает рекомендации и правовые положения для различных видов транспорта).

Международный союз автомобильного транспорта и организации гражданской авиации — ИСАО и IATA (регламентируют правовые аспекты организации перевозок на соответствующих видах транспорта).

Требования к деятельности транспортно-экспедиторским компаниям регламентируется законодательными актами, указами и постановлениями Кабинета Министров Республики Узбекистан.

В соответствии с Указом Президента Республики Узбекистан от 2 июня 2000 года № УП-2612 «О мерах по реализации программ по либерализации и углублению реформ в политической, экономической и духовной сферах общества, обеспечению безопасности страны», а также в целях создания условий для формирования рыночных отношений в сфере транспортно-экспедиторского обслуживания внешнеторговых грузов, стимулирования и защиты прав потребителей транспортно-экспедиторских услуг.

Закон призван обеспечить защиту интересов как экспедиторов, так и пользователей транспортно-экспедиционных услуг, упорядочить отношения между транспортно-экспедиторскими организациями, перевозчиками различных видов транспорта и потребителями транспортно-экспедиционных услуг. Принятие закона создает условия для повышения качества экспедиционных услуг, снижения издержек при перевозках грузов, обеспечение конкурентно способности транспортных экспедиторов как в Узбекистане, так и за рубежом.

Данный закон полностью изложен в Приложении № 1.

2.2. Разработка балльной системы.

Разработка балльной системы оценки деятельности транспортно-экспедиторской компании ведется на основании первичного анализ компании с помощью составления системы SWOT, а также в дальнейшем на основе ключевых параметров работы предприятия.

Объектом SWOT- анализа, может быть не только организация, но и другие социально-экономические объекты: отрасли экономики, города, государственно-общественные институты, научная сфера, политические партии, некоммерческие организации (НКО), отдельные специалисты, персоны и т. д.

SWOT-анализ — метод стратегического планирования, заключающийся в выявлении факторов внутренней и внешней среды организации и разделении их на четыре категории:

- Strengths (сильные стороны),
- Weaknesses (слабые стороны),
- Opportunities (возможности),
- Threats (угрозы).

Сильные (S) и слабые (W) стороны являются факторами внутренней среды объекта анализа, (то есть тем, на что сам объект способен повлиять); возможности (O) и угрозы (T) являются факторами внешней среды (то есть тем, что может повлиять на объект извне и при этом не контролируется объектом). Например, предприятие управляет собственным торговым ассортиментом — это фактор внутренней среды, но законы о торговле не подконтрольны предприятию — это фактор внешней среды.

SWOT-анализ эффективен при осуществлении начальной оценки текущей ситуации, однако он не может заменить выработку стратегии или качественный анализ динамики.

Аббревиатура **SWOT** может быть представлена визуально в виде таблицы:

Таблица 2.1

	Положительное влияние	Отрицательное влияние
Внутренняя среда	Strengths (свойства проекта или коллектива, дающие преимущества перед другими в отрасли)	Weaknesses (свойства, ослабляющие проект)
Внешняя среда	Opportunities (внешние вероятные факторы, дающие дополнительные возможности по достижению цели)	Threats (внешние вероятные факторы, которые могут осложнить достижение цели)

Сильные стороны SWOT-анализа:

Это универсальный метод, который применим в самых разнообразных сферах экономики и управления. Его можно адаптировать к объекту исследования любого уровня (продукт, предприятие, регион, страна и пр.).

Это гибкий метод со свободным выбором анализируемых элементов в зависимости от поставленных целей (например, можно анализировать город только с точки зрения туризма или только с точки зрения работы транспорта и т.д.).

Может использоваться как для оперативной оценки, так и для стратегического планирования на длительный период.

Использование метода, как правило, не требует специальных знаний и наличия узко-профильного образования.

Недостатки:

SWOT-анализ показывает только общие факторы. Конкретные мероприятия для достижения поставленных целей надо разрабатывать отдельно.

Зачастую при SWOT-анализе происходит лишь перечисление факторов без выявления основных и второстепенных, без детального анализа

взаимосвязей между ними.

Анализ даёт в большей степени статичную картинку, чем видение развития в динамике.

Результаты SWOT-анализа, как правило, представлены в виде качественного описания, в то время как для оценки ситуации часто требуются количественные параметры.

SWOT-анализ является довольно субъективным и чрезвычайно зависит от позиции и знаний того, кто его проводит.

Для качественного SWOT-анализа необходимо привлечение больших массивов информации из самых разных сфер, что требует значительных усилий и затрат.

Определим сильные, слабые, угрозы, возможности и составим диаграмму анализа SWOT в графическом виде для нашей транспортно-экспедиторской компании: TRANS LOGISTICS

Strengths (сильные стороны):

- Автоматизированная диспетчерской службы;
- Оказание дополнительных услуг;
- Квалифицированное руководство;

Weaknesses (слабые стороны):

- Слабая политика продвижения;
- Нестабильность коллектива Отсутствие собственного автопарка;
- Отсутствие целенаправленной маркетинговой программы;

Opportunities (возможности):

- Увеличение клиентов за счет быстрого и качественного обслуживания;
- Увеличение доходов за счет увеличения разнообразия предоставляемых услуг;
- Расширение предприятия, за счет приобретения новых машин.

Threats (угрозы):

- Появление конкурентов;
- Повышение накладных расходов;

-Снижение платежеспособности потребителей.

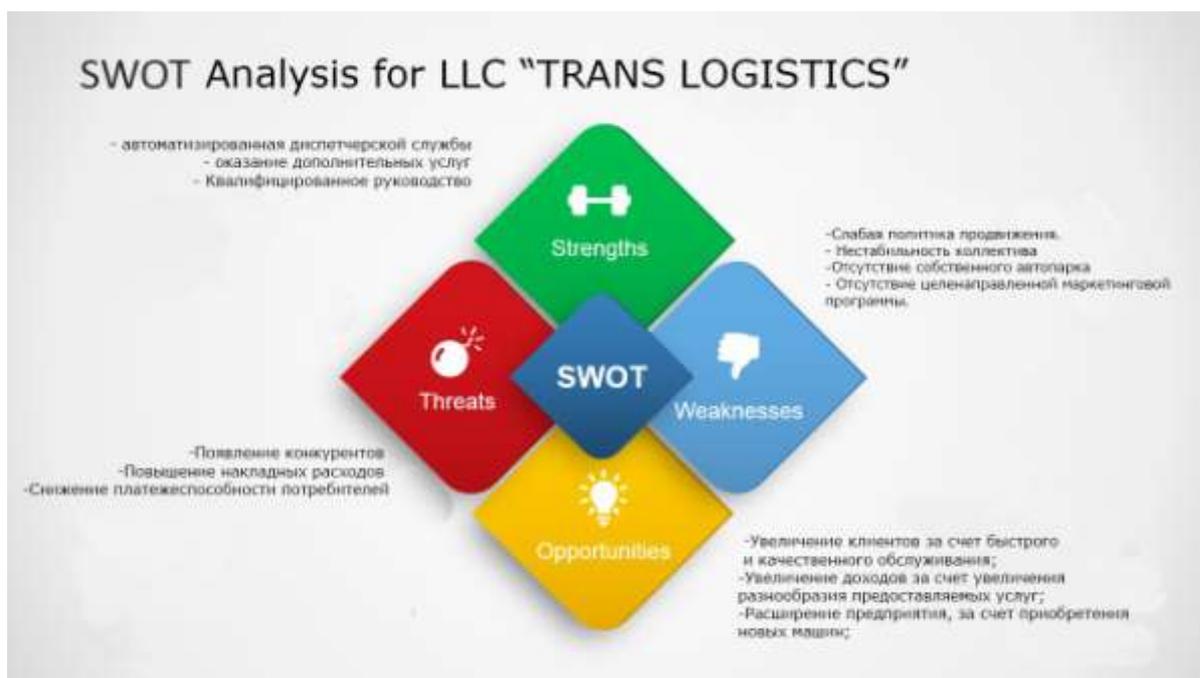


Рис 2.1 Графическое изображение анализа SWOT

Далее рассмотрим ключевые параметры для разработки балльной системы. К ключевым параметрам качества обслуживания транспортно-экспедиторской компании потребителей относятся:

- время от получения заказа на перевозку до доставки;
- надежность и возможность доставки по требованию;
- наличие запасов, стабильность снабжения;
- полнота и степень доступности выполнения заказа;
- удобства размещения и подтверждения заказа;
- объективность тарифов и регулярность информации о затратах на обслуживание;
- возможность предоставления кредитов;
- эффективность переработки грузов на складах;
- качество упаковки, а также возможность выполнения пакетных и контейнерных перевозок.

Каждый из рассматриваемых показателей играет более или менее важную роль в зависимости от конкретных рыночных условий. Качество

обслуживания потребителей есть результат деятельности сотрудников структурных подразделений предприятий во всех звеньях цепи поставок. Качество достигается благодаря тщательному планированию, профессиональной подготовке работников и постоянному улучшению показателей обслуживания.

К наиболее важным комплексным показателям оценки качества услуг с точки зрения потребителя можно отнести:

- окружающую среду (обстановка и интерьер офиса, оборудование, внешний вид персонала и т.д.);
- надежность (исполнительность и доверие к результатам выполнения работ и услуг; доставка груза в нужное время и в необходимое место). Существенным фактором, влияющим на надежность поставки, является наличие предусмотренных договором обязательств (гарантий), в силу которых поставщик несет ответственность за нарушение сроков доставки. Так же понимается надежность информационных и финансовых процедур. Под надежностью понимается способность системы обслуживания функционировать без сбоев;
- доступность (легкость установления связей с исполнителем).

Доступность также означает наличие запасов продукции для бесперебойного удовлетворения потребностей потребителей в продукции. В случае когда речь идет о транспортно-экспедиторском предприятии это может быть наличие возможности заказать транспорт или услугу экспедирования.

- безопасность (отсутствие риска и недоверия со стороны потребителя услуг), например обеспечение сохранности груза;
- исполнительность (гарантии выполнения услуг опытным и компетентным персоналом);
- вежливость, отзывчивость персонала, взаимопонимание с потребителем (искренняя заинтересованность, способность понять проблемы потребителя);

- коммуникабельность персонала (способность общаться с потребителем услуг на доступном и понятном ему языке);
- функциональность (характеризуется продолжительностью цикла обслуживания от получения заказа до его выполнения). Функциональность характеризует способность системы обслуживания поддерживать ожидаемые сроки и приемлемую гибкость операций.

Цикл обслуживания (выполнения заказа) - это интервал между отправлением заказа на поставку продукции и получением потребителем заказанной продукции. Этот показатель необходимо рассматривать с точки зрения потребителя. Время, необходимое для завершения цикла выполнения заказа, зависит от структуры системы обслуживания. Он может длиться от нескольких часов до нескольких месяцев. Циклы выполнения заказов различаются в зависимости от уровня обслуживания, типа потребителя и степени неопределенности рыночной ситуации.

Цикл выполнения заказа определяется следующими показателями:

- степень удовлетворения ожиданий потребителя по времени выполнения заказов;
- бесперебойность выполнения логистических операций;
- гибкость логистических операций;
- уровень недостатков обслуживания.

Для обеспечения требуемого уровня бесперебойности руководству службы логистики следует:

- определить минимальный срок выполнения заказа;
- расставить приоритеты при ограниченных ресурсах;
- рассчитать наличный складской запас.

Для более полной оценки качества обслуживания рассматриваются также и другие показатели:

- время реагирования на запрос потребителя;
- комплектность заказа - поставка всего ассортимента и требуемого количества продукции, заказанной потребителем;

- частота поставок в течение требуемого периода.

Рассмотренные показатели являются основными измерителями качества обслуживания потребителей. Их определение, контроль за соблюдением и оценка позволяют определить эффективность системы обслуживания. Причем для каждого параметра имеются две величины (условные): первая характеризует ожидания потребителя, вторая - восприятие потребителя по отношению к данному параметру. Когда потребитель оценивает качество услуг, он сравнивает фактические значения параметров качества с ожидаемыми, и если они совпадают или оказываются близкими, то качество считается удовлетворительным или приемлемым. Потребительские ожидания клиента определяются информацией об услугах, передаваемой потребителями услуг друг другу; личными представлениями клиента о качестве (его запросами, прошлым опытом); внешними источниками информации (радио, телевидение, пресса).

Рейтинг позволяет установить место каждой транспортно-экспедиторской компании (ТЭК) в их общем списке по итогам хозяйственной деятельности за анализируемый период. Это способствует росту эффективности работы компаний с учетом передового опыта лидеров рейтинга, достижению большей информационной прозрачности отрасли и внедрению цивилизованных международных информационных стандартов.

Для обеспечения сопоставимости компании группируются по отраслевому признаку. Основным критерий группировки – сходство или различие условий ведения бизнеса.

Для составления рейтинга обрабатываются данные официальной отчетности компании; результаты анкетирования менеджмента; опросы экспертами отдельных специалистов.

*Критерии и показатели, используемые
при составлении рейтинга ТЭК. Алгоритм построения рейтинга*

Рейтинговые критерии и показатели представляются в иерархической (вложенной) структуре, которая в полной мере должна соответствовать специфике бизнеса транспортно-экспедиторских компаний и характеризовать все аспекты их финансово-производственной деятельности.

При формировании иерархической структуры критериев рейтинга транспортно-экспедиторских компаний предлагается в основном ограничиться двумя уровнями. Самый высокий обобщающий уровень целесообразно назвать критерием, он включает в себя показатели – наиболее детальный уровень.

При подведении итогов рейтинга разные критерии и показатели могут играть большую или меньшую роль. Для отражения относительной значимости критерия и показателя необходимо использовать понятие веса (весомости) показателя. Вес показателя отражает важность данного критерия в рейтинге. Вес показателей устанавливается исполнителем рейтинга. Целесообразно вес показателей принимать в процентах, при этом на каждом уровне суммарный вес всех показателей должен составлять 100%.

Каждый показатель принимает то или иное значение, которое может быть размерным – физическим (сроки, стоимость, количество единиц техники, количество сотрудников, количество дипломов и наград) или безразмерным – логическим (да, нет – наличие необходимых лицензий, разрешений) или качественным (например, характеристика оказываемых услуг). Каждому конкретному значению показателя должна соответствовать его оценка.

Для оценки предложений участников рейтинга по принятой системе разно размерных показателей рекомендуется применить балльную методику. Рекомендуется использовать шкалу от 0 до 10 баллов.

Принимаемая при организации рейтинга транспортно-экспедиторских компаний система показателей должна отвечать следующим основным требованиям:

- отражать основные, определяющие особенности бизнеса транспортно-экспедиторских компаний;
- обладать иерархической структурой, позволяющей осуществлять переход к низшему уровню с целью более детального определения сложных показателей;
- давать возможность гибко менять конкретные показатели в системе (в том числе добавлять новые, исключать ненужные, менять их иерархию) с тем, чтобы в максимальной степени отразить специфику составляемого рейтинга, т.е. быть открытой;
- допускать простые изменения значений тех или иных уже принятых показателей;
- давать возможность перехода от оценки отдельных показателей к итоговым оценкам по разделу и по всей системе в целом.

Для получения итоговой интегральной рейтинговой оценки рекомендуется использовать следующий алгоритм:

Приведён Рис 2.2

Каждый показатель определяется своей относительной оценкой K_{ij} и ее весомостью M_{ij} . В этом случае шкала оценок неодинакова для разных показателей: оценка показателя включает его весомость. Необходимо отметить, что сумма всех весомостей должна быть постоянна на каждом уровне, в нашем случае это 100%,

$$\sum_j M_{ij} = const = 100\% .$$

Хдесь рисуноу 2,2

Для сведения воедино оценок различных показателей и получения итоговой интегральной рейтинговой оценки рекомендуется применять средневзвешенную арифметическую итоговую оценку:

$$K = \sum_{ij} (M_{ij} \cdot K_{ij}).$$

Лидером рейтинга транспортно-экспедиторских компаний признается тот участник рейтинга, данные которого по назначенной системе критериев и показателей с принятыми весомостями получили наибольшее число баллов. При использовании 10-балльной шкалы оценок показателей и весомостей показателей (выраженной в процентах) применяется «рейтинг», равный его итоговой балльной оценке, умноженной на 100.

Рекомендуемые для проведения оценки участников рейтинга состав и содержание основных критериев и показателей с условно проставленными весами приведены в таблицах 2.2-2.10.

Таблица 2.2 Основные критерии рейтинга транспортно-экспедиторских компаний

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %	Примечание
1.	Перечень работ, услуг		10	Составной показатель
2.	Стоимость работ, услуг		10	"_"
3.	Объемы работ, услуг		10	"_"
4.	Квалификация		10	"_"
5.	Техническая оснащенность		10	"_"
6.	Финансовое состояние	тыс. сум.	10	"_"
7.	Репутация		30	"_"
8.	Прочие показатели		10	"_"

Таблица 2.3 Показатели по критерию "Перечень работ, услуг"

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
1.	Перечень работ, услуг	да/нет	–
1.1.	Транспортировка грузов	да/нет	25
1.2.	Погрузочно-разгрузочные работы	да/нет	10
1.3.	Экспедиторские услуги	да/нет	25
1.4.	Агентирование судов	да/нет	10
1.5.	Услуги таможенного брокера	да/нет	10
1.6.	Страхование грузов	да/нет	10
1.7.	Сюрвейерные услуги	да/нет	10

Таблица 2.4 Показатели по критерию "Стоимость работ, услуг"

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
2.	Стоимость работ, услуг		–
2.1.	Тарифы на перевозку грузов:		25
2.1.1.	по воздуху	сум./т	5
2.1.2.	автомобильным транспортом	сум./т	5
2.1.3.	по железной дороге	сум./т	5
2.1.4.	по морю	сум./т	10
2.2.	Тариф на погрузо-разгрузочные работы		10
2.3.	Стоимость экспедиторского обслуживания		25
2.4.	Агентирование судов		10
2.5.	Стоимость услуг таможенного брокера		10
2.6.	Стоимость страхования грузов		10
2.7.	Стоимость сюрвейерных услуг		10

Таблица 2.5 Показатели по критерию "Объемы работ, услуг"

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
3.	Объемы работ, услуг		–
3.1.	Транспортировка грузов	тыс.т/л/шт.	25
3.2.	Погрузочно-разгрузочные работы	тыс.т/л/шт.	10
3.3.	Экспедиторские услуги		25
3.4.	Агентирование судов	ед.	10
3.5.	Услуги таможенного брокера	*	10
3.6.	Страхование грузов	*	10
3.7.	Сюрвейерные услуги	ед.	10

* - зависит от видов грузов (наливные, сыпучие, контейнеры и т.д.)

Таблица 2.6 Показатели по критерию "Квалификация"

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
4.	Квалификация		–
4.1.	Наличие лицензий на виды деятельности (работ):	шт.	25
4.1.1.	транспортно-экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц	шт.	5
4.1.2.	перевозка грузов	шт.	5
4.1.3.	осуществление деятельности в качестве таможенного брокера	шт.	5
4.1.4.	учреждение склада временного хранения	шт.	5
4.1.5.	иные виды деятельности и работ в области транспортно-экспедиционного обслуживания	шт.	5

Продолжение таблицы 2.6

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
4.2.	Срок деятельности компании по профилю рейтинга	лет	15
4.3.	То же в сфере экспортно-импортных операций	лет	10
4.4.	Общая численность работников	чел.	10
4.5.	Численность работников, занятых в основном производстве	чел.	5
4.6.	Количество сотрудников, имеющих:	чел.	15
4.6.1.	ученые степени кандидатов и докторов	чел.	5
4.6.2.	высшее образование	чел.	5
4.6.3.	свидетельства (сертификаты) о повышении квалификации или переподготовке	чел.	5
4.7.	Наличие сертификата стандарта качества ИСО 9002 (или выше)	да/нет	20

Таблица 2.7 Показатели по критерию "Техническая, технологическая и информационная оснащенность"

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
5.	Техническая, технологическая и информационная оснащенность		–
5.1.	Наличие собственных транспортных средств, подъемно-транспортных машин и механизмов	ед.	25
5.2.	Наличие утвержденных технологий (схем) производства работ, оказания услуг	ед.	15

Продолжение таблицы 2.7

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
5.3.	Компьютерный парк	ед.	15
5.4.	Количество внутренних локальных компьютерных сетей	ед.	5
5.5.	Наличие сети корпоративной мобильной связи	да/нет	10
5.6.	Наличие факсимильной и факсмодемной связи	да/нет	5
5.7.	Подключение к информационным и вычислительным сетям, в т.ч. Интернет	да/нет	15
5.8.	Наличие официального сайта в Интернете	да/нет	10

Таблица 2.8 Показатели по критерию "Финансовое положение"

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
6.	Финансовое состояние		–
6.1.	Годовой оборот	млн. сум.	25
6.2.	Уставный капитал	млн. сум.	15
6.3.	Платежи в бюджеты (налоги и сборы)	млн. сум.	35
6.4.	Прибыль	млн. сум.	25

Таблица 2.9 Показатели по критерию "Репутация"

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
7.	Репутация		–
7.1.	Число публикаций в СМИ, характеризующих деятельность участника рейтинга (в т.ч. статьи, реклама, ссылки в Интернет и проч.)	шт.	20
7.2.	Членство в отраслевых ассоциациях, объединениях, общественных организациях	кол-во	40
7.2.1.	на территории Узбекистана	кол-во	30
7.2.2.	за рубежом	кол-во	10
7.3.	Наличие лауреатских званий, дипломов, премий и иных наград	шт.	15
7.4.	Спонсорская деятельность	тыс. сум.	25

Таблица 2.10 Показатели по критерию "Прочие показатели"

Код критерия	Наименование критерия	Единица измерения	Весомость (условно), %
8.	Прочие показатели		–
8.1.	Количество филиалов (представительств)	шт.	40
8.2.	Научно-исследовательская, инновационная деятельность		40
8.2.1.	публикации в научных изданиях	шт.	10
8.2.2.	количество сотрудников, обучающихся в аспирантуре, докторантуре	шт.	10
8.2.3.	наличие собственных научно-исследовательских подразделений, инновационных центров	да/нет	20
8.3.	Количество компаний - международных партнеров	шт.	20

На кластере рассмотрим ожидаемые результаты от проведения разработки балльной системы.



2.3 Методика оценки рейтинга транспортно-экспедиторских компаний.

Произведем оценку и составим рейтинг транспортно-экспедиторских компаний, с деятельностью которых познакомились при прохождении преддипломной практики. Нами будут составлен план из следующей последовательности действий:

- Выберем показатели оценки и расставим баллы согласно, на наш взгляд, степени важности данных показателей на деятельность предприятия**;
- Аргументируем наше решение по расстановке баллов транспортно-экспедиторским компаниям из нашего списка;
- Составим данный рейтинг на примере 3 компаний оказывающих свои услуги на рынке Узбекистана.

* -максимальное количество по сумме баллов 100;

** - компания набравшая по сумме всех выбранных нами, критериев более 60 баллов, может оказывать услуги ТЭК и иметь лицензию транспортного-экспедитора.

Транспортная лицензия выдается в Республики Узбекистан исходя из набранных баллов:

От 60 до 72- лицензия выдается сроком на 3 месяца;

От 73 до 85- лицензия выдается сроком на 6 месяцев;

От 86 до 100-- лицензия выдается сроком на 3 года.

ДАННАЯ ГРАДАЦИЯ УСТАНОВЛЕНА АГЕНСТВОМ АВТОМОБИЛЬНО-РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН.

И так, изучив рынок предоставления услуг ТЭК и их экономические, технические и качественные показатели, мы остановили свой выбор на следующих показателях и внесли их Таблицу.

Таблица 2.11 Показатели рейтинга

Показатель	Балл (максимально возможный)
Недвижимость и её территориальная доступность	15
Наличие транспортных средств(собственных)	20
Квалифицированные работники	25
География осуществления деятельности	10
Оказание услуг всеми видами транспорта	15
Дополнительные услуги	15

Недвижимость и её территориальная доступность- данный критерий говорит нам о территориальном расположении данной компании в городе или вне его черт, а также доступности нахождения офиса данной компании и возможность подъезда к нему.

Наличие транспортных средств(собственных)- высокий балл в этом критерии говорит нам о том, что компания ведет свою деятельность не только как посредник, между водителем и заказчиком, но и еще может сама регулировать тариф на перевозку (фракт) и контролировать процесс перевозки груза в любой момент времени и место положения.

Квалифицированные работники- важность данного критерия на прямую отражается на качестве оказания услуги имидже компании.

География осуществления деятельности- чем шире география оказания услуг, а именно направления перевозимых грузов, тем большее количество клиентов будет обращаться в компанию и следовательно будет расти доход компании.

Оказание услуг всеми видами транспорта- согласно этому критерию компания должна осуществлять ТЭК деятельность железнодорожным, авиа, морским и автомобильным видами транспорта.

Дополнительные услуги- в данный критерий можно отнести: заполнение CMR, проверка правильности заполнения сопроводительных документов, погрузочно-разгрузочные работы за счет перевозчика и.т.д

Составим данный рейтинг на примере 3 компаний оказывающих свои услуги на рынке Узбекистана.(названия компаний условные)

- ООО "Trans Logistics"
- СП ООО "Rem Logistics"
- ООО "Trans Cargo"

Таблица 2.12 Показатели ООО "Trans Logistics"

ООО "Trans Logistics"		
Показатель	Балл (максимально возможный)	Балл
Недвижимость и её территориальная доступность	15	12
Наличие транспортных средств(собственных)	20	18
Квалифицированные работники	25	22
География осуществления деятельности	10	8
Оказание услуг всеми видами транспорта	15	11
Дополнительные услуги	15	9
Сумма	100	80

Таблица 2.13 Показатели СП ООО "Rem Logistics"

СП ООО "Rem Logistics"		
Показатель	Балл (максимально возможный)	Балл
Недвижимость и её территориальная доступность	15	13
Наличие транспортных средств(собственных)	20	19
Квалифицированные работники	25	23
География осуществления деятельности	10	9
Оказание услуг всеми видами транспорта	15	13

Продолжение таблицы 2.13

Показатель	Балл (максимально возможный)	Балл
Дополнительные услуги	15	10
Сумма	100	87

Таблица 2.14 Показатели ООО "Trans Cargo"

ООО "Trans Cargo"		
Показатель	Балл (максимально возможный)	Балл
Недвижимость и её территориальная доступность	15	10
Наличие транспортных средств(собственных)	20	15
Квалифицированные работники	25	18
География осуществления деятельности	10	6
Оказание услуг всеми видами транспорта	15	11
Дополнительные услуги	15	9
Сумма	100	69

Вывод к главе 2

Проведя анализ SWOT и составив рейтинги компаний мы видим что по сумме всех баллов, выбранных нами, критериев , может оказывать услуги ТЭК и иметь лицензию транспортного-экспедитора следующие все три компании, но только в течении различной длительности времени:

- ООО "Trans Logistics"(80 БАЛЛОВ)-6 месяцев
- СП ООО "Rem Logistics"(87 БАЛЛОВ)- 3 года
- ООО "Trans Cargo"(69 БАЛЛОВ)- 3 месяца

Компании не набравшие нужного количества баллов для оказания услуг сроком на 3 года, может повторно сдать экзамены или в случае не прохождения экзамена вовсе, прекратить свою деятельность и не получить лицензию на оказание транспортно-экспедиторских услуг. Для продолжения осуществления деятельности ТЭК данной компании следует принять меры по улучшению показателей и более качественной подготовке и мотивации сотрудников.

Раздел безопасности жизнедеятельности

Тема: Пожарная и техническая безопасность ТЭК

					Разработка методики оценки рейтинга ТЭК			
Изм.	Лист	№ док.	Подпись	Дата				
Подготовил	Джелялов Р. С.				Пожарная и техническая безопасность ТЭК	Литера	лист	Листов
Науч. Рук.	Сарвирова Н. С.					у	1	1
Консультант по БЖД	Доц. Тоджибаев А. А.					Группа 339-13		

3.1 Техника безопасности при работе с компьютерами.

Регулируется санитарными нормами и правилами при работе на персональных компьютерах, видеодисплейных терминалах и оргтехнике.

Государственный санитарно-эпидемиологический надзор и контроль за условиями труда осуществляется органами и учреждениями Государственной санитарно-эпидемиологической службы РУз, а ведомственный надзор и контроль — органами и учреждениями санитарно-эпидемиологического профиля соответствующих министерств и ведомств.

УСЛОВИЯ ТРУДА

Работающие с компьютерной техникой подвергаются воздействию вредных и опасных факторов производственной среды и трудового процесса:

— электромагнитные поля — ЭМП (радиочастоты, низкоэнергетическое рентгеновское излучение, ультрафиолетовое и инфракрасное излучение);

— напряженность электростатических полей;

— ионизация воздуха;

— химический фактор: озон, а при применении лазерных принтеров - пыль красителя-тонера;

— метеорологический фактор: в зависимости от климатических особенностей местности, периода года, систем вентиляции и отопления - резкие перепады температуры воздуха внутри и вне рабочих помещений, избытки тепла и др.;

— шум, возникающий при работе механических систем и электрических устройств (процессоры, принтеры и др.);

— опасность поражения электрическим током;

— значительное психоэмоциональное напряжение;

— напряжение зрительного анализатора и функции внимания;

- локальные стереотипные движения с участием мышц кисти и пальцев рук, выполняемых в быстром темпе;
- гипокинезия, вынужденная рабочая поза, монотония.

ТРЕБОВАНИЯ К УСЛОВИЮ ТРУДА

А) Производственное освещение

Освещение в производственных помещениях должно быть естественное и искусственное. Уровни освещенности рабочих поверхностей должны соответствовать нормативным величинам КМК 2.01.05-98 «Естественное и искусственное освещение». Нормируемые уровни освещенности устанавливаются с учетом величины объекта различения, контраста, характеристики фона, вида источников и системы освещения.

Искусственное освещение должно быть в виде комбинированной или общей системы с использованием для общего освещения люминесцентных ламп, оснащенных осветительной арматурой, преимущественно отраженного или рассеянного светораспределения. Они не должны создавать слепящих бликов на рабочих поверхностях. Светильники местного освещения должны иметь возможность изменения ориентации в разных направлениях, иметь осветительную арматуру, обеспечивающую защиту от отраженной блескости и попадания в глаза прямого светового потока.

В помещениях должно быть предусмотрено аварийное освещение для продолжения работы, эвакуационных или других целей. Аварийное освещение для продолжения работы следует устраивать в тех помещениях, в которых недопустимо прекращение работы в случаях отключения рабочего освещения.

Б) Шум

Печатающее оборудование, являющееся источником шума, следует устанавливать на звукопоглощающей поверхности автономно от рабочего места пользователей. Если уровни шума от печатающего оборудования

превышают нормируемые, оно должно быть расположено вне помещения с КТ.

Снижение уровня шума в помещении, акустический расчет, использование звукопоглощающих материалов — должны производиться в соответствии с КМК 2.01.08-96 «Защита от шума».

В) Электро-, взрыво- и пожаробезопасность

При появлении запаха гари следует немедленно прекратить работу, выключить аппаратуру и сообщить руководителю подразделения. В случае пожара немедленно вызвать пожарную охрану и самостоятельно принять возможные противопожарные меры. При аварии электрической сети или пожаре следует немедленно отключить главный сетевой рубильник.

В периоды смены, при невыполнении работы и если нет необходимости по требованиям технологии вывода информации на экран, монитор следует отключить. По окончании работы необходимо отключить тумблер «Сеть» и вилку штепсельной розетки.

РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА

Работы на компьютерной технике (КТ), в основном, подразделяются на 3 вида: группа А — работа по считыванию информации с экрана с предварительным запросом, группа Б — работа по вводу информации, группа В — творческая работа в режиме диалога с ПК.

Кроме того, работающие обеспечивают точную и бесперебойную работу техники — наладку, поиск ошибок, сбоев, выбор различных альтернативных вариантов и др.

Условия труда, вид и категория трудовой деятельности могут вызвать у работающих перенапряжение центральной нервной системы, опорно-двигательного аппарата, органа зрения, развитие общего утомления и др.

В зависимости от вида работы, назначения техники и профессии режим труда может быть различным: в одну или две смены при 36 часовой рабочей неделе. Количество и длительность регламентированных перерывов, их распределение в течение рабочей смены устанавливаются в зависимости

от категории тяжести и напряженности работы и продолжительности смены. Предпочтительна работа в одну смену, так как при этом общая суммарная длительность воздействия вредных факторов наименьшая.

Регламентированные перерывы следует устанавливать через 2 часа от начала работы продолжительностью 15 минут, а после обеденного перерыва — через каждый час работы. Длительность обеденного перерыва определяется «Правилами внутреннего распорядка учреждения (предприятия)».

При работе в ночную смену общая продолжительность регламентированных перерывов увеличивается на 60 минут.

Регламентированные перерывы целесообразно использовать для выполнения комплекса физических упражнений и самомассажа. Выбор упражнений и время их выполнения работающими определяется индивидуально в зависимости от ощущения усталости. При выполнении очень напряженной или двусменной работы во время регламентированных перерывов или в конце работы в специально оборудованном помещении (комната психологической разгрузки) рекомендуется проводить психофизиологическую разгрузку

Для снижения неблагоприятного влияния монотонности рекомендуется (по возможности) чередовать виды выполняемой работы. Регламентированные перерывы рекомендуется проводить вне рабочего помещения.

3.2. Санитарно-гигиеническая обстановка на ТЭК.

1. Санитарно-гигиеническая обстановка на ТЭК.

1.1. Санитарные правила для автотранспортного предприятия с топливозаправочным пунктом, осуществляющего заправку и эксплуатацию автомобилей, определяют гигиенические требования к эксплуатации, проектированию, строительству, реконструкции и техническому

первооружению указанного предприятия, обеспечивающие условия труда, необходимые для сохранения здоровья работающих, и охрану окружающей природной среды в интересах здоровья населения от воздействия производственных факторов.

1.2. Отраслевые документы и нормативно-технические акты в части регламентации гигиенических требований к промышленным предприятиям и объектам по указанным вопросам, мерам охраны окружающей среды, здоровья работающих и проживающего населения не должны противоречить настоящим санитарным правилам.

1.3. Санитарные правила предназначены для организаций, специалистов, деятельность которых связана с проектированием, строительством и эксплуатацией автотранспортных предприятий с топливозаправочным пунктом, осуществляющих заправку и эксплуатацию автомобилей.

1.4. Контроль за соблюдением настоящих санитарных правил осуществляется органами и учреждениями службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека в соответствии с действующим законодательством.

2. Требования к производственным зданиям и сооружениям

2.1. Объемно-планировочные и конструктивные решения производственных зданий и сооружений предприятия с топливозаправочным пунктом, осуществляющего заправку и эксплуатацию автомобилей, должны соответствовать требованиям "Гигиенические требования к проектированию вновь строящихся и реконструируемых промышленных предприятий".

2.2. Внутренняя планировка помещений технического обслуживания и технического ремонта автомобилей должна обеспечивать возможность безаварийной работы и удобств обслуживания автотранспорта.

2.3. Хранение автомобилей с двигателями, не допускается в подземных гаражах-стоянках и в пристройках к зданиям.

2.4. Допускается не предусматривать отдельных постов для регулировки приборов газовой системы питания на автомобилях при наличии на предприятии отдельного изолированного помещения для углубленного диагностирования автомобилей.

2.5. На открытых стоянках и в помещениях хранения, постов технического осмотра и технического ремонта, диагностирования и регулировочных работ автомобилей с двигателями не допускается, устройство подземных сооружений (подвалов, калориферных камер для открытых стоянок автомобилей, каналов, приямков, осмотровых канав, тоннелей, колодцев и др.), за исключением приямков в участке мойки автомобилей.

3. Требования к отоплению, вентиляции и кондиционированию воздуха

3.1. Вентиляция, отопление и кондиционирование воздуха производственных помещений предприятия с топливозаправочным пунктом, осуществляющего заправку и эксплуатацию автомобилей, должны обеспечивать на рабочих местах параметры микроклимата и содержание вредных веществ в воздухе в соответствии с "Предельно допустимые концентрации вредных веществ в воздухе рабочей зоны"

3.2. В помещениях хранения, постов технического осмотра и технического ремонта, диагностирования и регулировочных работ автомобилей предприятия с топливозаправочным пунктом, осуществляющего заправку и эксплуатацию автомобилей, предаварийной ситуации, связанной с его утечкой, должны предусматриваться следующие мероприятия: устройство системы автоматического контроля газовой среды; устройство аварийного освещения помещений и всех путей эвакуации из них; создание условий постоянного естественного проветривания.

3.3. На все вентиляционные системы автопредприятиями должны составляться графики технического обслуживания, планово-предупредительного ремонта и контроля эффективности работы вентиляционных систем.

3.4. Предприятия с топливозаправочным пунктом, осуществляющие заправку и эксплуатацию автомобилей, должны оборудоваться системой автоматического контроля газовой среды для заглубленных помещений насосных станций водоснабжения и канализации, размещаемых на территории предприятия, приемных резервуаров, помещений очистки сточных вод от мойки автомобилей с выполнением мероприятий по автоматическому включению вентиляционных систем для проветривания.

3.5. Вентиляционные установки при работе не должны генерировать шум и вибрацию, превышающие предельно допустимые уровни.

3.6. Отопление помещений хранения, постов технического осмотра и технического ремонта подвижного состава, как правило, следует предусматривать воздушное, совмещенное с приточной вентиляцией.

3.3 Средства пожаротушения на ТЭК.

Пожарная безопасность ТЭК должна отвечать требованиям, строительным нормам и правилам, типовым правилам пожарной безопасности для предприятий автомобильного транспорта.

Основными причинами возникновения пожаров на ТЭК являются неосторожное обращение с огнем, нарушение правил пожарной безопасности, нарушение режима эксплуатации устройств, нарушение правил хранения легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, самовозгорание смазочных и обтирочных материалов, статическое и атмосферное электричество.

Возникновение и развитие пожара или взрыва, их масштабы и последствия, а соответственно выбор мероприятий пожарной безопасности и средств пожаротушения зависят от пожарной опасности применяемых в помещении веществ и материалов. Ее учитывают при планировке, застройке, выборе этажности зданий и т.д.

В качестве первичных средств пожарной защиты используют широкий ассортимент различных огнетушащих средств. К наиболее распространенным относятся следующее:

Вода - оказывает разбавляющее и охлаждающее действие. Ее используют, как в чистом виде, так и с добавками различных поверхностно-активных веществ.

Огнетушащие пены - получают смешиванием газа и жидкости. Различают химическую и воздушно-механическую пены. Огнетушащие пены используют для тушения легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, твердых горючих веществ.



Рис 3.1 Первичные средства пожаротушения

Порошковые Огнетушащие составы - также в основном приводят к торможению реакции горения, а, кроме того, они вызывают разбавление горючей среды.

Для локализации и ликвидации небольших загораний и пожаров на начальной стадии их развития применяют первичные средства тушения, к которым относятся переносные и передвижные огнетушители, ящики с песком, асбестовые покрывала, резервуары с водой и др.

Размещать их следует на полу в специальных тумбах или подвешивать на видном месте.

Для оповещения о пожаре на ТЭК используют электронную пожарную сигнализацию, телефонную связь и на отдельных объектах радиосвязь на ультракоротких волнах. Связь автоматического действия, которая применяется, является более совершенной, т.к. она позволяет автоматически обнаружить возникший пожар и передать сообщение о нем в ближайшую пожарную часть. В ней используются автоматические извещатели, которые делятся на тепловые, дымовые, пламенные (световые), ультразвуковые и комбинированные.

Безопасность людей, сохранение транспортных средств при пожаре зависят от своевременной и правильной их эвакуации. Для эвакуации людей разрабатывают планы эвакуации и намечают эвакуационные пути с учетом расположения эвакуационных выходов. Вывешивают планы эвакуации из помещений на видных местах. Число эвакуационных выходов из здания и из предлагающих помещений должно быть не менее двух. Ширина путей эвакуации должна быть не менее 1 м, а дверей - не менее 0,8 м.

Места хранения автомобилей, как в помещениях, так и на открытых площадях должны быть оснащены буксирными тросами или штангами из расчета по одному на 10 автомобилей.

В производственных и административных зданиях запрещается:

- загрождать проходы к месту расположения первичных средств пожаротушения и к внутренним пожарным кранам;
- убирать помещения с применением легковоспламеняющихся жидкостей;
- оставлять в помещениях после окончания работы, топящие печи, электроотопительные приборы, не обесточенное технологическое и вспомогательное оборудование, легковоспламеняющиеся жидкости, не убранные в специально отведенные места или кладовые;
- пользоваться электронагревательными приборами в местах, не оборудованных специально для этой цели;
- отогревать замерзшие трубы различных систем при помощи открытого огня;

- производить работы с применением открытого огня вне предусмотренных для этой цели местах, а также пользоваться открытым огнем для освещения при ремонтных и других работах;
- хранить тару из-под легковоспламеняющихся жидкостей.

При извещении рабочего персонала о пожаре не должно возникнуть паники. Все должны двигаться по заданию запланированных маршрутах проходящих от переходной канавы к воротам. Если есть возможность локализовать пожар в ручную, до приезда пожарной службы, необходимо принять всевозможные меры, но с условием что, не будет создана опасность для жизни рабочих данной ТЭК.

Заключение

Транспортно экспедиционная компания (ТЭК) — компания, занимающаяся организацией перевозок грузов от грузоотправителя (клиента) к грузополучателю. В большинстве случаев ТЭК является компанией посредником между клиентом и перевозчиком, предоставляя услуги по поиску исполнителя и транспорта, удовлетворяющим критерием перевозки груза. От компетентности и профессионализма данной компании зависит качество и своевременность перевозки грузов. Она, как правило, состоит из нескольких подсистем и имеет развитые связи с внешней средой.

Цель Транспортно-экспедиторской компании - доставка товаров и изделий в заданное место, в нужном количестве и ассортименте в максимально возможной степени подготовленных к производственному или личному потреблению при заданном уровне издержек. Экспедирование, используемое фирмой для выработки стратегии в таких видах деятельности, как планирование и транспортировка, взаимодействует с функциональными областями: производство и технология, маркетинг, а также финансирование и администрирование. ТЭК находит все более широкое использование в практической деятельности фирм и различных предприятий.

Она рассматривается в высших эшелонах управления корпорациями как эффективный мотивированный подход к управлению материал потоком с целью снижения издержек производства. При разработке логистической системы учитываются многие факторы, оказывающие на нее влияние.

Рассматривая проблемы оценки эффективности логистических систем, будем исходить из условия, что она может быть представлена как организационно-управленческая система, направленная на достижение оптимального баланса между затратами (ресурсами) и уровнем качества обслуживания клиентов. Одновременно, логистическая система будет характеризоваться вероятностью выполнения логистических операций. Стремление обеспечить эффективное управление логистическими системами обычно вступает в противоречие со стремлением обеспечения надежности системы с целью

минимизации общих затрат. Предлагаемый подход позволяет обеспечить системное взаимодействие связей фирмы с внешней средой, ресурсами, бизнес-процессами, результатами. ТЭК система способна адекватно реагировать на изменения рынка с одновременной оптимизацией структуры ресурсного потенциала в конкурентоспособный потенциал.

Через этот механизм обеспечивается устойчивое и долговременное конкурентное развитие фирмы на основе принятия компромиссных решений.

Умелая организация ТЭК приносит предприятию следующие выгоды: - повышение эффективности производства. Материалы должны быть на рабочем месте в необходимом количестве и в нужное время. Сокращение потерь рабочего времени, дополнительная экономия. При правильной организации логистических систем на предприятии удастся уменьшить затраты труда и повысить рентабельность производства:

- снижение потерь материалов. Любое перемещение материалов (как между предприятиями, так и внутри предприятия) неизбежно ведет к увеличению потерь.

- лучшее использование производственных площадей. При должной организации логистических систем (транспортировки, складирования) можно значительно сократить или перепрофилировать производственные площади.

При организации транспортно-экспедиторской компании, необходимо в каждом конкретном случае максимально полно проанализировать особенности предприятия, составить анализ SWOT, выявить характер производственного цикла, его тип производства, систему снабжения основного производства и поступление информационных ресурсов на рабочие места, систему норм, параметры эффективности использования кадровых ресурсов и т.д

Список используемой литературы.

1. Дыбская В. В., Сергеев В. И. и др. Логистика. Полный курс МВА. — М.: Эксмо, 2009
2. Миротин Л.Б. Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов /Л. Б. Миротин, А. В. Бульба, В. А. Демин. — М.: Феникс, 2009 — 416 с.
3. Миротин Л.Б. Управление цепями поставок в транспортном комплексе / А. Г. Некрасов, Л. Б. Миротин, Е. В. Меланич, М. А. Некрасова - М.: Издательство: Горячая Линия – Телеком, 2012 . - 262 с
4. Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики / Под редакцией В. С. Лукинского, 2-е издание. — Спб.: Питер, 2008. — 448 с.
5. Миротин Л. Б. Транспортная логистика / Л.Б. Миротин . — М.: "Экзамен", 2002. — 506 с.
6. Курганов В.М. Международные перевозки / В. М. Курганов, Л. Б. Миротин. — М.: Издательство: Академия, 2011 г. — 304 с
7. Савин В.И. Перевозки грузов автомобильным транспортом. — М.: Дело и сервис, 2004. — 544 с.
8. Сергеев В.И. Логистика. Информационные системы и технологии / В.И.Сергеев, М.Н.Григорьев, С.А.Уваров. - Издательство: Альфа-Пресс Год: 2008. — 608 с.
9. Евсеева А.А. Международные перевозки: Справочник / А. А. Евсеева, Е. В. Сарафанова. — М.: Издательство: Феникс, 2011. — 416 с.
10. Международные правила толкования торговых терминов "Инкотермс" (публикация Международной торговой палаты 2000 г., N 560)
11. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (заключена в Киото 18.05.1973, договор от 18.05.1973 N б/н)
12. Международная Конвенция о гармонизированной системе описания

и кодирования товаров (заключена в Брюсселе 14.06.1983)

13. Справочник по Конвенции МДП 1975 года (доведен до таможенных органов письмом ГТК РФ N 01-13/3438 от 02.07.92 г.)

14. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Международный договор от 24.05.1980 N б/н, Конвенция от 24.05.1980 N б/н)

15. Урманов В.А., Сидикназаров К.М. Безопасность жизнедеятельности, Ташкент, 2008.

16. Безопасность жизнедеятельности. Абрамов В.В. (2013, 365с.)

17. Безопасность жизнедеятельности. Белов С.В., Ильницкая А.В., Козьяков А.Ф. и др. (2007, 616с.)

18. Безопасность жизнедеятельности. Калюжный Е.А., Михайлова С.В. и др. (АГПИ, 2012, 316с.)

Интернет –источники

1. <https://mineconomy.uz/ru/node/1098>
2. <http://www.stat.uz/ru/ezhekvarturnye-doklady/1300-2015-god>
3. <http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-politika/novaia--transportnaia-programma--uzbekistana-na-2015-2019-gody-otsenivaetsia-v--10-mlrd/>
4. <http://www.cer.uz>
5. <http://www.polpred.com>
6. www.mfer.uz/ru/export/statistics/
7. www.undp.uz/ru/links/
8. http://www.lex.uz/pages/GetAct.aspx?lact_id=1886332
9. <http://www.podrobno.uz>, 25 апреля 2016 № 1735626
10. <http://railway.uz/ru/proekty/1920>
11. www.cfin.ru
12. <http://www.unilogx.com>
13. <http://www.uls.uz> –
14. <http://autoconsultant.com.ua/russiannews/view/1072/> <http://www.fesco.ru/> –
15. <http://www.press-service.uz/ru/news/5226/>
16. http://www.universalinternetlibrary.ru/book/54129/chitat_knigu.shtml
17. <http://med.uz/spid/inuz/detail.php>
18. http://www.lex.uz/pages/GetAct.aspx?lact_id=1886332
19. www.gudok.ru, 13 апреля 2016 № 1722350
20. www.podrobno.uz, 6 апреля 2016 № 1713132