

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕС-
ПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ТАШКЕНТСКИЙ ИНСТИТУТ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ, СТРОИ-
ТЕЛЬСТВУ 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 «Повышение эффективности
экспортно-импортных операций при использовании принципов логистики»

Выполнила: студентка груп-
пы 339- 13 ТЛ

Новикова Д.Н.

Научный руководитель:

доц. Сарвирова Н.С.

Консультант по БЖД:

доц. Таджибоев А.А

Проверил:

Рецензент:

Ташкент-2017 г.

АННОТАЦИЯ

к выпускной квалификационной работе на тему «Повышение эффективности экспортно-импортных операций при использо- вании принципов логистики»

Выпускная квалификационная работа состоит из 76 страниц и включает в себя две главы, введение, заключение, список использованной литературы и приложения.

Первая глава посвящена рассмотрению современного состояния и развития внешнеэкономической деятельности Узбекистана, приведена динамика изменения основных макроэкономических показателей, дана характеристика экспортно-импортных операций, а также рассмотрено влияние географического расположения Узбекистана на ВЭД.

Во второй главе изучены документы, необходимые при выполнении экспортно-импортных операций, выявлены основные проблемы, возникающие у участников ВЭД при осуществлении экспортно-импортных операций, а также предложены мероприятия по устранению данных проблем и оптимизацию транспортно-логистических потоков.

ANNOTATION

to the final qualifying work on the topic "Improving the efficiency of export-import operations using the principles of logistics"

This work consists of 76 pages and includes two chapters, introduction, conclusion, a list of references and applications.

The first chapter is devoted to the review of the current state and development of Uzbekistan's foreign economic activity, the dynamics of changes in key macroeconomic indicators, the characteristics of export-import transactions, and the impact of Uzbekistan's geographical location on foreign trade activities.

The second chapter examines the documents required for the implementation of export-import transactions, identifies the main problems encountered by participants in foreign economic activity in the implementation of export-import transactions, and proposes measures to eliminate these problems and optimize transport and logistics flows.

ANNOTATSIYA

«Logistika tamoyillari yordamida eksport va import operatsiyalari samaradorligini oshirish» mavzusiga bitiruv malakaviy ishi uchun.

Ushbu bitiruv malakaviy ishi 76 sahifalardan iborat bo'lib, o'z ichiga ikki bob, joriy, xulosa, ma'lumotnomalar va ilovalar ro'yxatini qamrab oladi.

Birinchi bobida O'zbekistonning hozirgi tashqi iqtisodiy holati va uni rivojlantirish yo'nalishlari keltirilgan, asosiy makroiqtisodiy ko'rsatkichlar dinamikasi taqdim etilgan, eksport va import operatsiyalarining xarakteristikasi keltirilgan, shuningdek, O'zbekiston geografik joylashuvining TIFda ko'rsatilyotgan ta'siri ham bejiz emas.

Ikkinchi bobda esa, eksport va import operatsiyalari uchun zarur bo'lgan hujjatlar ro'yxati taqdim etilgan, TIF ishtirokchilari tomonidan duch kelyotgan eksport va import operatsiyalarining asosiy muammolari aniqlangan, shuningdek ushbu muammolarni yechimi va transport logistikasi oqimini takomillashtirish va rivojlantirishga qaratilgan bir necha fikrlar berilgan.

Содержание

	Стр.
Введение.....	5
Глава 1. Современное состояние и развитие ВЭД в Узбекистане.....	8
1.1. Динамика изменения основных макроэкономических показателей, характеризующих ВЭД.....	8
1.2. Сущность и характеристика экспортно-импортных операций.....	16
1.3. Влияние географического расположения Узбекистана на ВЭД.....	23
Глава 2. Мероприятия, направленные на повышение эффективности экспортно-импортных операций.....	33
2.1. Документооборот при выполнении экспортно-импортных операций.....	33
2.2. Основные проблемы при экспортно-импортных операциях, возникающие у участников ВЭД.....	41
2.3. Разработка предложений, направленных на оптимизацию транспортно-логистических потоков.....	48
Заключение.....	52
Раздел БЖД.....	54
Список использованной литературы.....	66
Приложение.....	68

Введение

Актуальность выпускной квалификационной работы:

В условиях глобализации мирового хозяйства значительно повышается роль внешнеэкономической сферы деятельности. Современные тенденции увеличения товарооборота между государствами обуславливают и увеличение числа экспортно-импортных сделок. В связи с этим появляется необходимость решения вопросов по совершенствованию, упрощению и повышению эффективности проведения экспортно-импортных операций, в том числе с помощью внедрения принципов логистики.

Со дня обретения независимости в Узбекистане были достигнуты значительные успехи при реализации важнейших направлений и приоритетов экономической программы развития страны, в результате чего обеспечена позитивная динамика основных макроэкономических параметров и создана прочная основа для дальнейшего сбалансированного развития различных отраслей и сфер экономики. Укрепляется межотраслевая кооперация промышленных предприятий, внедряются в производственный процесс самые современные технологии, последовательно развивается транспортно-коммуникационная инфраструктура.

В последние годы произошли разительные изменения и во внешнеэкономической деятельности страны. Высокие темпы экономического роста Узбекистана в 2016 году были достигнуты при сохранении макроэкономической сбалансированности, характеризующейся положительным сальдо внешнеторгового оборота, профицитом государственного бюджета в размере 0,1% к ВВП и низким уровнем инфляции, составившей 5,7%. Рост валового внутреннего продукта в 2016 году составил 7,8% по сравнению с 2015 годом.

В экономику страны инвестировано более 16,6 млрд. долл. США, или на 9,6% больше, чем в 2015 году. Объем освоенных иностранных инвестиций и кредитов вырос на 11,3% и превысил 3,7 млрд. долл. США.

По итогам 2016 г. в экспортную деятельность вовлечены 835 новых предприятий. Освоен экспорт 246 новых видов товаров. Вместе с тем, гео-

графия отгрузок отечественной продукции расширена на 52 новых рынков сбыта.

Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев на расширенном заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития страны в 2016 году и важнейшим приоритетным направлениям экономической программы на 2017 год назвал приоритетной задачей государства дальнейшее укрепление макроэкономической стабильности и сохранение высоких темпов роста экономики, а также создание отвечающим требованию времени конкурентоспособных производств.

Ключевым направлением внешнеэкономической деятельности страны на 2017 год обозначена реализация комплексных мер по дальнейшему развитию экспортного потенциала отраслей экономики и территорий республики. Речь идет не только о показателях роста объемов экспорта продукции. На повестке дня стоят и гораздо более серьезные вопросы. Это – конкурентоспособность отечественных технологий, разработка ноу-хау, внедрение современных информационно-коммуникационных технологий, то есть реализация системных мер по обеспечению производства высококачественной продукции.

Для обеспечения роста объемов экспорта также необходима коренная перестройка всей системы стандартизации, чтобы отечественная продукция отвечала современным международным стандартам.

Нужно более активно продолжить начатую работу по поиску новых рынков сбыта продукции в России, Казахстане, Туркменистане, Украине и Беларуси, а также других странах. *

Для обеспечения устойчивых темпов развития внутренней и внешней торговли Узбекистана немаловажное значение имеют вопросы совершенствования транспортной инфраструктуры и в целом создания безопасной

* Мирзиёев Ш.М., «Критический анализ, жесткая дисциплина и персональная ответственность должны стать повседневной нормой в деятельности каждого руководителя», изд-во «Узбекистон», 2017 год.

цепочки поставок, т.е. применения современных методов логистики во всех отраслях экономики Узбекистана.

Жесткая конкуренция на мировых рынках требует повышения качества товаров, своевременного выполнения заказов и графиков поставок, увеличения ассортимента, понижения себестоимости товаров и др., что в свою очередь обуславливает повышение требований со стороны производителей к поставщикам сырья, материалов, комплектующих и полуфабрикатов. В итоге образовалась сложная система связей между различными субъектами рынка, которая потребовала усовершенствования существующей цепочки поставок и логистических моделей организации снабжения и сбыта. По этой причине в Узбекистане необходимо активно внедрять в жизнь новые и гибкие методы управления транспортной отраслью и разрабатывать модели оптимального размещения логистических центров и складских терминалов, разрабатывать эффективные схемы поставок и новые маршруты перевозок грузов.

Сегодня, одним из приоритетов является создание в Узбекистане эффективной системы торговой и транспортной логистики, привлечения международных транзитных грузопотоков и их логистическое обслуживание, а также вхождение в глобальную систему цепи поставок.

Цель выпускной квалификационной работы:

Изучение внешнеэкономической деятельности Узбекистана, выявление проблем при осуществлении экспортно-импортных процессов, а также разработка мероприятий, направленных на совершенствование экспортно-импортных операций, которые могут способствовать развитию и увеличению внешнеторгового оборота государства.

Объектом исследования является внешнеэкономическая деятельность Узбекистана в целом, предметом исследования - порядок проведения и оформления экспортно-импортных операций, их дальнейшая оптимизация и либерализация, возможность создания максимально благоприятных условий ведения бизнеса, оздоровления предпринимательской среды и повышения инвестиционной привлекательности Узбекистана.

Глава 1. Современное состояние и развитие ВЭД в Узбекистане

1.1. Динамика изменения основных макроэкономических показателей, характеризующих ВЭД

Внешнеэкономическая деятельность любого государства является составной частью общей экономической политики и включает в себя комплекс различных экономических и политических мер, направленных на обеспечение условий достижения устойчивого роста экономики и расширенного воспроизводства капитала, повышения торговой и промышленной конкурентоспособности, увеличения доходов государства и хозяйствующих субъектов.

Политическая и экономическая независимость, обретенная республикой в 1991 г., фундаментально изменила внешнеэкономические отношения Узбекистана. Государственная монополия на внешнюю торговлю, при которой централизованно планировался импорт и экспорт всего бывшего Союза и государство регулировало распределение валютных резервов, была разрушена. С обретением независимости Узбекистан получил возможность проводить самостоятельную внешнеторговую политику в собственных интересах.

С первых лет независимости Республика Узбекистан уделяет приоритетное внимание развитию внешнеэкономических связей, четко осознавая, что в современных условиях глобализации, экономическое развитие страны в решающей степени зависит от степени ее интегрированности в мировое экономическое сообщество. «В основе формирования внешнеполитических и внешнеэкономических связей», отметил И.А.Каримов, «Узбекистан придерживается выработанных еще в первые годы своей независимости следующих основополагающих принципов:

- во-первых, верховенство национально-государственных интересов при всемерном учете взаимных интересов;
- во-вторых, равноправие и взаимная выгода, невмешательство во внутренние дела государств;

- в-третьих, открытость для сотрудничества вне зависимости от идеологических воззрений, приверженность общечеловеческим ценностям, сохранению мира и безопасности;
- в-четвертых, приоритет норм международного права перед внутригосударственным; в-пятых, развитие внешних связей как на основе двусторонних, так и многосторонних соглашений».*

Указанные принципы получили свое законодательное оформление в Конституции Республики Узбекистан, в соответствии с которой государство самостоятельно проводит свою внутреннюю и внешнюю политику и является полноправным субъектом международных отношений. В своей внешней политике Узбекистан исходит из принципов суверенного равенства государств, неприменения силы или угрозы силой, нерушимости границ, мирного урегулирования споров, невмешательства во внутренние дела других государств и иных общепризнанных принципов и норм международного права. Важно отметить, что отношения Узбекистана с иностранными государствами в области внешнеэкономической деятельности строятся на основе соблюдения общепризнанных принципов и норм международного права и обязательств, вытекающих из международных договоров республики.

По мере формирования объективных и субъективных условий, усиления действия рыночных отношений и механизмов функционирования хозяйства система управления внешнеэкономическими связями республики совершенствовалась по пути ограничения административных методов регулирования в пользу экономических.

Новая стратегия Республики Узбекистан в области внешнеэкономических связей включает в себя:

- децентрализацию экспортно-импортных операций;
- усиление контроля за экспортом и импортом товаров для государственных нужд;

*Каримов И.А., «Узбекистан на пороге XXI века: угрозы безопасности, условия и гарантии прогресса» – М. Издательский дом «Дрофа», 1997. – С.287.

- сокращение экспорта товаров, не являющихся стратегически важными для государства;
- усиление контроля за поступающей валютной выручкой от экспорта стратегически важных товаров;
- стимулирование всеми мерами государственной политики привлечения иностранных инвестиций и развития экспортной деятельности.

Таблица 1.1.

Основные макроэкономические показатели Узбекистана за 2016 год

Наименование показателя	Ед.изм.	Значение показателя	В % к 2015 году
ВВП	млрд. сум	199325,1	107,8
Промышленная продукция	млрд. сум	111267,2	106,0
Инвестиции в основной капитал	млрд. сум	49476,8	109,6
Перевозка грузов	млн. тн	1603,6	105,0
Грузооборот	млн. тн-км	91172,6	104,9
Услуги	млрд. сум	90991,7	112,5

Регулирование отношений, связанных с внешнеэкономической деятельностью, осуществляется на основании Закона РУз «О внешнеэкономической деятельности» от 26 мая 2000 г. № 77-П.

Согласно данному закону государственное регулирование внешнеэкономической деятельности осуществляется путем:

- формирования и совершенствования законодательной базы внешнеэкономической деятельности;
- валютного регулирования;
- налогового регулирования;
- тарифного и нетарифного регулирования;
- применения защитных, компенсационных и антидемпинговых мер для соблюдения экономических интересов Республики Узбекистан;

- установления порядка совершения внешнеторговой деятельности, в том числе количественного ограничения и государственной монополии на экспорт и импорт отдельных видов товаров;
- установления экспортного контроля в отношении товаров, оборудования, научно-технической информации, работ и услуг, результатов интеллектуальной деятельности (указанных в списках объектов экспортного контроля), которые в силу присущих им свойств и особенностей могут внести существенный вклад в создание оружия массового поражения (ядерное, химическое, бактериологическое (биологическое) и токсинное оружие), средств его доставки (ракеты и другие технические средства, способные доставлять оружие массового поражения), иных видов вооружения и военной техники; сертификации ввозимых и вывозимых товаров;
- установления технических, фармакологических, санитарных, ветеринарных, фитосанитарных, экологических стандартов и требований; предоставления преференций и льгот субъектам внешнеэкономической деятельности.

В настоящее время Узбекистан осуществляет внешнюю торговлю более чем со 120 странами мира. Во внешнеторговых связях Узбекистана выделяются 2 основных направления:

- со странами СНГ,
- со странами дальнего зарубежья.

Формирование устойчивых отношений по поводу купли-продажи товаров в рамках внешнеэкономической деятельности способствует не только поступлению валюты в бюджет государства, но и повышению конкурентоспособности выпускаемой продукции на мировых рынках. В связи с этим вопросы экспорта и импорта являются ключевыми моментами во внешнеэкономической деятельности.

Так, Республика Узбекистан за 10 лет с 2007 года по 2016 год увеличила экспорт товаров на 5,6 млрд. долларов, а объем импорта вырос на 7,6 млрд. долларов.

Таблица 1.2.

Объемы экспорта Узбекистана

Объем экспорта Узбекистана, млрд. долларов США			
Год	Значение	Год	Значение
2007	5,5	2012	14,4
2008	10,4	2013	12,8
2009	10,7	2014	13,3
2010	13,1	2015	11,4
2011	15,0	2016	11,1

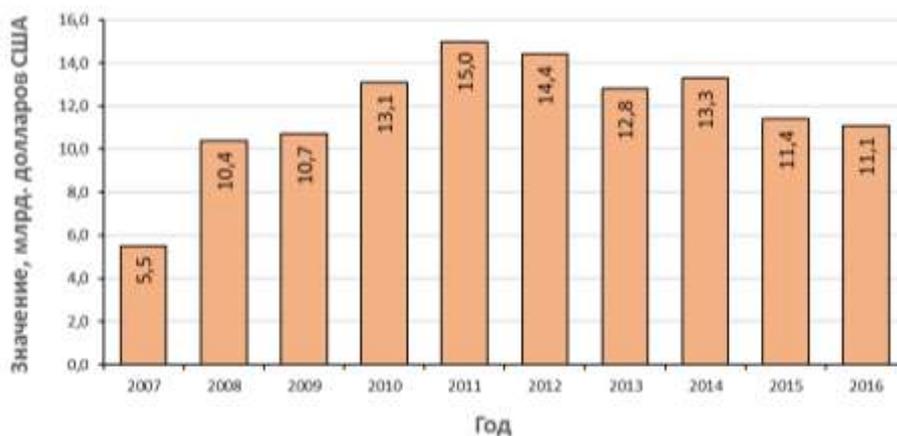


Рис. 1.1. Диаграмма изменения объемов экспорта Узбекистана по годам

Таблица 1.3.

Объемы импорта Узбекистана

Объем импорта Узбекистана, млрд. долларов США			
Год	Значение	Год	Значение
2007	4,0	2012	12,1
2008	7,1	2013	11,4
2009	9,0	2014	12,9
2010	9,4	2015	11,8
2011	10,5	2016	11,6

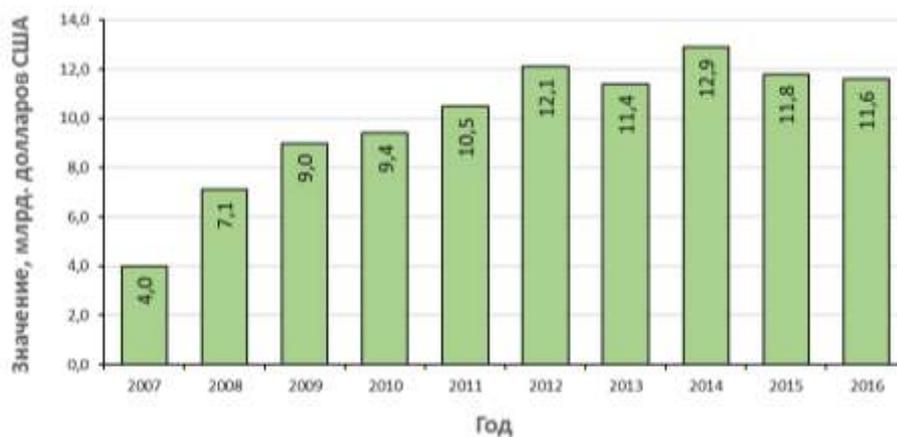


Рис. 1.2. Диаграмма изменения объемов импорта Узбекистана по годам

В товарной структуре экспорта Узбекистана пока еще высока доля товаров сырьевой направленности - более 50 %, что усиливает зависимость платежеспособности страны от динамики цен на экспортные товары.

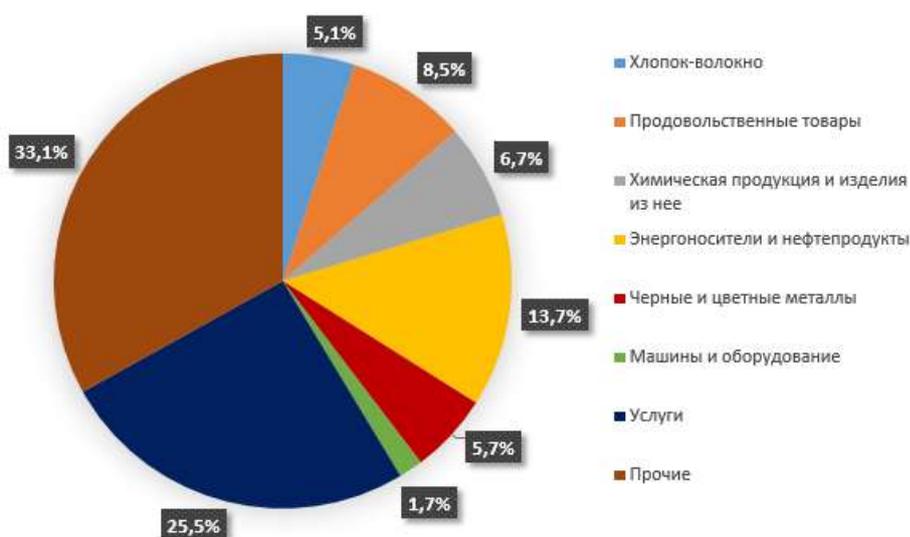


Рис. 1.3. Структура экспорта Республики Узбекистан

Основным экспортным товаром Республики Узбекистан является – хлопковое волокно. Однако доля этого экспортного товара в товарной структуре постоянно снижается.

Это происходит за счет увеличения доли других экспортных товаров, а также восстановления и развития обрабатывающей и добывающей промышленности республики.

Основной объем хлопка-волокна приходится на страны дальнего зарубежья - 87 %, остальные 13 % экспортируются в страны СНГ.

Одной из причин перераспределения экспортных поставок в пользу дальнего зарубежья является различие в уровне мировых цен и цен на рынках СНГ. Товары, по которым на рынках СНГ цены существенно ниже мировых, активно перемещаются на рынки дальнего зарубежья.

Экспорт продовольствия составляет в среднем 8,5 % от общего объема, большая часть которого – 67 % - вывозится в страны ближнего зарубежья. Наиболее значительную часть экспорта продовольственных товаров составляют съедобные плоды, орехи, бахчевые, а также масличные семена и плоды, растения для промышленных и медицинских целей.

Динамичное развитие добывающих и перерабатывающих отраслей промышленности способствует расширению экспортной номенклатуры, в том числе химической продукции, доля которой в последние 5 лет стабильно повышается.

Минеральное топливо, нефть и продукты их переработки составляют большую группу экспортных товаров топливно-энергетического комплекса, и являются вторыми по значимости в экспорте республики после хлопка-волокна.

На долю этой продукции приходится 13,7 % совокупного объема экспорта Узбекистана.

Рост цен на цветные металлы, стабильная работа предприятий металлургии, в последние годы способствовали наращиванию производства и экспорта черных, цветных металлов и изделий из них.

Цинк, медь, молибден, вольфрам, алюминий, другие цветные металлы, а также изделия из них хорошо известны зарубежным партнерам и пользуются традиционным спросом в республике.

Рост этих товаров отмечен, как в странах СНГ, так и в странах дальнего зарубежья.

В экспорте республики доля цветных и черных металлов постоянно возрастает. На 2016 год доля экспорта данной продукции составила 5,7 %.

В целом по отраслям промышленности республики экспорт различных машин и оборудования постоянно увеличивается. Больше стало экспортироваться приборов и средств автоматики, оборудования для предприятий нефтедобывающей и химической отраслей промышленности, средств подъемного транспорта. На сегодняшний день доля экспортируемых машин и оборудования составляет 1,7%.

Автомобили из Узбекистана преимущественно поставляются в страны СНГ.

В последние годы значительно расширилась номенклатура экспортных услуг предприятий республики. 72 % общего объема услуг составляют транспортные услуги, в том числе более 50 %- услуги железнодорожного и воздушного транспорта. Незначительный удельный вес занимают услуги связи - 5,1 %; услуги по туризму – 4,8 %; компьютерные и информационные услуги – 0,1 %.

По импорту в страну поступают необходимые для модернизации производства технологии, машины и оборудование, а также продукция потребительского назначения, широкий приток которой способствует насыщению внутреннего рынка.



Рис. 1.4. Структура импорта Республики Узбекистан

В результате проводимой правительством политики в отношении импортозамещения снизилась доля завозимых продовольственных товаров, которая на 2016 год составила всего лишь 11,9%. В то же время удельный вес машин и оборудования в импортных поставках составил 41,4%. Возрастающий объем импорта машин и оборудования является отражением политики индустриализации, а также активной политики по поддержанию прямых иностранных инвестиций в создание, модернизацию и увеличение производящих предприятий.

Развитие внешнеторговых связей Узбекистана осуществляется на основе реальных потребностей национальной экономики, находящейся в процессе осуществления рыночных реформ. В то же время оно нацелено на интеграцию Узбекистана в мировую экономику, занятие страной достойного места в ряду развитых стран мира.

1.2. Сущность и характеристика экспортно-импортных операций

Традиционной и наиболее развитой формой международных экономических отношений является внешняя торговля, которая представляет собой торговлю какой-либо страны с другими странами, состоящую из оплачиваемого ввоза (импорта) и оплачиваемого вывоза (экспорта) товаров. На долю экспортно-импортных отношений приходится 80% всего объема международных экономических отношений.

Экспортно-импортные отношения являются формой связи между товаропроизводителями разных стран, возникающей на основе международного разделения труда и выражает их взаимную экономическую зависимость. Структурные сдвиги, происходящие в экономике стран под влиянием научно-технического прогресса, специализация и кооперирование производства усиливают взаимодействие национальных хозяйств. Это способствует активизации международной торговли. Согласно исследованиям внешнеторгового оборота, на каждые 10% роста мирового производства приходится 16% увеличения объема экспортно-импортных операций.

Под экспортно-импортными операциями понимается коммерческая деятельность, связанная с куплей-продажей товаров, имеющих материально-вещественную форму. При этом под экспортными операциями понимается деятельность, связанная с продажей и вывозом за границу товаров для передачи их в собственность иностранному контрагенту; под импортными операциями понимается деятельность, связанная с закупкой и ввозом иностранных товаров для последующей реализации их на внутреннем рынке своей страны.

В международной коммерческой практике под экспортом и импортом понимаются обычно только операции, осуществляемые на коммерческой основе, а именно, на основе заключения и исполнения международных торговых сделок – контрактов купли-продажи.

При этом экспортная операция — это деятельность, направленная на продажу товара иностранному партнеру (покупателю) с вывозом его из страны продавца. Импортная операция представляет деятельность, связанную с закупкой иностранного продавца и ввозом иностранных товаров технологий и услуг в страну покупателя для последующей реализации на внутреннем рынке.

Помимо этого, следует отличать операции неторгового характера, невидимый экспорт: услуги, туризм, страхование, банковские операции, реализация которых осуществляется на уровне международной торговли. Например, деньги, которые иностранные туристы тратят в стране пребывания, представляют для этой страны невидимый экспорт, поскольку она получает при этом иностранную валюту. Точно так же дивиденды от заграничных инвестиций и доходов, получаемые от страховой деятельности, образуют не оцениваемый невидимый экспорт, в то время как затраты правительства за рубежом представляют собой невидимый импорт.

Таким образом, внешнеторговая операция охватывает разнообразную сферу взаимоотношений экономического, финансового и правового характера между партнерами, которые осуществляются на основе заключаемых внешнеторговых сделок.

Многообразие видов внешнеторговых сделок в мировой торговле находится в тесной взаимосвязи с предметом сделки (товар, услуги, результат интеллектуальной деятельности, аренда оборудования и т.д.), его особенностями (сырьевые товары, готовая машинотехническая продукция и т.п.) и организационными формами торговли на мировом рынке, а также в зависимости от каналов сбыта и характера взаимоотношений между внешнеторговыми партнерами. В данном случае внешнеторговые сделки могут заключаться напрямую — непосредственно между экспортером и импортером — или с участием посредников и посреднических фирм.

Экспортно-импортные товарные потоки – упорядоченное множество товарно-материальных или нематериальных ценностей, структурно взаимосвязанных между собой и воспринимаемых как единое целое, которые в процессе своего движения от поставщика до потребителя хотя бы один раз пересекают таможенную границу, и в отношении которых, в этой связи, осуществляются специальные (таможенные) операции.

Под экспортно-импортными логистическими операциями понимаются отдельные действия в отношении экспортно-импортных (международных) потоков, совершаемые субъектами ВЭД и таможенными органами.



Рис. 1.5. Виды экспортно-импортных операций

К числу таких операций относятся перемещение, ввоз и вывоз товаров, перевозка товаров под таможенным контролем, разгрузка, перегрузка, взве-

шивание, идентификация товаров, отбор проб и образцов, уведомление таможенных органов, исчисление таможенных платежей и их уплата (обеспечение уплаты), помещение товаров под таможенную процедуру, таможенное декларирование, и многие другие.

Данные операции должны осуществляться в определенной последовательности, в том числе установленной на законодательном либо ведомственном уровне – такая последовательность является основой таможенных процедур, окончательной целью которых является выпуск товара.

Таким образом, организация экспортно-импортных операций предполагает реализацию логистического подхода к процессам таможенного оформления и таможенного контроля.

В широком плане задачу экспортной (импортной) логистики можно определить как организацию и обеспечение эффективного управления материальными, финансовыми и информационными потоками с целью минимизации операционных издержек, при достижении основных параметров сделки, согласованных контрагентами.

Путь товара при экспорте делится на три этапа:

1. предварительная доставка (на терминал основного перевозчика, в порт, аэропорт, на пограничный пункт);
2. основная перевозка (международная перевозка); в международной коммерческой практике распространено наименование «фрахт»;
3. конечная доставка (от таможенной границы до пункта назначения на территории страны-контрагента).



Рис. 1.6. Этапы движения экспортно-импортных товаров

Детально разработанный алгоритм (модель) операции позволяет правильно организовать (в частности, согласовать в пространстве и во времени)

материальные, финансовые и информационные потоки. В табличном или сетевом варианте алгоритма операции фиксируются моменты начала и окончания отдельных этапов операции, подготовки и пересылки соответствующих документов, схема финансирования и др.

При разработке и в процессе ведения операции необходима оценка исходных условий, а также проверка изменений в нормативно-правовых, инструктивных документах, регулирующих внешнеэкономическую деятельность.

Применительно к операциям по экспорту и импорту контроль необходим по следующим направлениям:

- разрешен ли ввоз (вывоз) товара на территорию страны;
- необходимо ли получение специальных разрешений на ввоз (вывоз) товара;
- подпадает ли товар под режим лицензирования или квотирования, каким органом выдается лицензия, каков порядок ее получения, стоимость получения лицензии;
- требуется ли получение фитосанитарного, ветеринарного, экологических и других сертификатов;
- облагается ли товар экспортной (импортной) пошлиной, каков размер этих пошлин;
- имеются ли льготы по вывозу (ввозу) товара (освобождение от пошлин, налогов, сборов);
- каковы требования валютного контроля;
- есть ли какие-либо особенности при осуществлении платежей со страной-контрагентом;
- имеются ли специальные требования при транспортировке товара по территории страны-партнера.

Экспортно-импортные операции могут быть как прямыми, так и косвенными, т.е. осуществляться как самими владельцами товаров, так и посредниками. В роли последних могут выступать брокеры, дилеры, комиссионеры, консигнаторы, оптовые покупатели, промышленные агенты. Посред-

ники берут на себя многочисленные функции по реализации товаров. Например, они могут осуществлять поиск иностранных партнеров, подготовку документов и совершение сделки, транспортно-экспедиторские операции, кредитно-финансовое обслуживание и страхование товаров, послепродажное обслуживание, изучение рынков сбыта, рекламирование, выполнение таможенных формальностей и другие действия.

Принципы управления экспортно-импортными операциями можно классифицировать по субъектам:

- непосредственные участники сделки;
- обслуживающие звенья, которые действуют в интересах участников сделки, но в силу определенных требований к их деятельности должны обязывать последних четко выполнять установленные процедуры (даже в случае противоречия их интересам) и не допускать нарушения принятых правил;
- таможенные и иные государственные органы.

В международной коммерческой практике при совершении экспортно-импортных операций используются следующие определения:

- экспорт;
- импорт;
- транзит.

Под коммерческими экспортными операциями понимается деятельность, связанная с продажей и вывозом за границу товаров отечественного производства для передачи их в собственность иностранному контрагенту (покупателю).

Экспорт — вывоз товара, работ, услуг, результатов интеллектуальной деятельности, в том числе исключительных прав на них, с таможенной территории Республики Узбекистан за границу без обязательства об обратном ввозе.

Факт экспорта фиксируется в момент пересечения товаром таможенной границы Республики Узбекистан, предоставления услуг и прав на результаты интеллектуальной деятельности.

Экспортная операция предполагает осуществление определенных маркетинговых мероприятий:

- изучение конъюнктуры рынка, т. е. выявление существующего и перспективного спроса на конкретный товар;
- определение уровня цен, по которым товар может быть предложен на данном рынке;
- выявление тенденций изменения цен;
- анализ кредитной политики конкурентов и применяемых ими форм расчетов;
- выбор наиболее целесообразных методов работы на рынке: сбыт товара непосредственно или через своих представителей, через смешанные общества, через иностранных или национальных торговых посредников; при этом изучаются: таможенный режим страны-импортера, нетарифные барьеры, если таковые существуют, требования к сертификации товара и т. п.;
- при необходимости проведение рекламных мероприятий применительно к выбранной системе сбыта, состав и содержание таких мероприятий определяется еще на стадии исследования рынка.

Под импортной операцией понимается коммерческая деятельность, связанная с покупкой и ввозом иностранных товаров в страну покупателя для последующей их реализации на внутреннем рынке.

Импорт - ввоз товара, работ, услуг, результатов интеллектуальной деятельности, в т. ч. исключительных прав на них, на таможенную территорию Республики Узбекистан из-за границы без обязательства об обратном ввозе.

Факт импорта фиксируется в момент пересечения товаром таможенной границы Республики Узбекистан, получения услуг и прав на результаты интеллектуальной деятельности.

Осуществляя импортную операцию, покупатель должен:

- изучить конъюнктуру рынка, имея в виду определение требований к закупаемому товару и уровня цен, а также тенденций изменения этих цен;
- выбрать возможных поставщиков и определить наиболее целесообразный метод (схему) закупки товаров. Определить потенциального поставщика можно с помощью рассылки запросов нескольким возможным поставщикам и последующего анализа полученных предложений.

Под прямым транзитом товаров следует понимать перевозку их из одной страны в другую через территорию или воздушное пространство третьей страны. Он не включается ни в экспорт, ни в импорт, а учитывается по видам транспортных средств, количеству перевезенных грузов, по странам отправления и странам назначения. Под косвенным транзитом обычно понимают складирование товаров в таможенные склады с целью их вывода в переработанном виде в другую страну.

1.3. Влияние географического расположения Узбекистана на ВЭД

Республика Узбекистан является одной из двух стран в мире, которая отделена от мирового океана, как минимум, территориями двух государств. В связи с этим вопросы развития международных транспортных коридоров имеют для Узбекистана особо важное значение.

До обретения независимости Узбекистан мог осуществлять свои внешнеэкономические связи через 3 морских порта – в Ильичевске (с выходом в Черное море), Санкт-Петербурге (с выходом в Балтийское море) и Владивостоке (с выходом на порты Дальнего Востока), с соответствующими расстояниями до них от республики 3000, 4300 и 8000 км, что весьма увеличивала стоимость транспортировки грузов.

Однако за годы самостоятельного развития страны благодаря целенаправленной политике ее руководства ситуация в этом направлении диаметрально изменилась.

В результате активных мер Правительства Республики Узбекистаном и скоординированной работе причастных министерств и ведомств по поиску и эффективному использованию альтернативных транспортных коридоров для транспортировки внешнеторговых грузов и использования транзитного потенциала республики, создана и усовершенствуется разветвленная сеть международных транспортных коридоров.

Под транспортным коридором, прежде всего, понимается направление грузового или материального потока по тем или иным маршрутам. При этом создание оптимального таможенного и тарифного режима способствует концентрации больших объемов грузов по тем или иным направлениям и, таким образом, формированию полноценного транспортного коридора. Как правило, транзитные страны, по территориям которых пролегают транспортные коридоры, стремятся создать максимально благоприятные условия для увеличения объемов перевозок грузов. Конечно, на практике, также существует понятие и воздушные коридоры, но, когда мы говорим о транспортных коридорах, следует понимать, прежде всего, наземные виды транспорта, автомобильный и железнодорожный.

Узбекистан ввиду своего географического расположения и наличия развитой транспортной инфраструктуры, является центром пересечения многих транспортных коридоров. При этом, транспортировка внешнеторговых грузов при поставках на внешние рынки осуществляются по направлениям до портов прибалтийских стран, Ирана, Грузии, России, а также других стран.

Кроме того, по территории Узбекистана пролегают маршруты таких транспортных коридоров как “Европа-Кавказ-Азия”, так называемая ТРАСЕКА, транспортные коридоры в рамках программы центрально – азиатского регионального экономического сотрудничества, а также автомобильная дорога международного значения евроазиатского коридора Е – 40 и другие направления.

Данные транспортные коридоры имеют важное значение для экономики Узбекистана, так как по ним осуществляется транспортировка основного объема экспортных и импортных грузов, а также поток транзитных грузов.

В настоящее время, внешнеторговые и транзитные грузоперевозки Узбекистана осуществляется по следующим основным транспортным коридорам:

Коридор №1 - в направлении портов прибалтийских государств (транзитом через Казахстан и Россию) - Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония);

Коридор №2 – в направлении стран ЕС, через Беларусь и Украину (транзитом через Казахстан и Россию) - погранпереходы Чоп (Украина) и Брест (Беларусь);

Коридор №3 – в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Туркменистан, Казахстан и Азербайджан), с выходом на Черное море, который известен как коридор ТРАСЕКА;

Коридор №4 – на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Туркменистан) с выходом на Персидский залив;

Коридор №5 - в восточном направлении через казахско-китайский погранпереход (Достык/Алалшанькоу) до восточных портов Китая, а также Дальневосточных портов Находка, Владивосток.

Прежде всего, транспортные коридоры характеризуются различными физическими и экономическими параметрами, такими как протяженность, сроки доставки, а главное стоимость транспортировки. Причем стоимость транспортировки также является одним из важнейших элементов внешнеторговой цены товара. Именно поэтому основных внешнеторговых партнеров во многом определяет географическое положение. Очевидно, что более дешевый товар, импортируемый страной, находящейся на значительном расстоянии от страны-потребителя, во время транспортировки приобретает транспортные расходы, которые могут составлять порядка 70%, что делает данный продукт менее привлекательным на рынке его реализации. Поэтому выбор

основных внешнеторговых партнеров, в основном, связан с географическим расположением стран-участников ВЭД.

Так, для Узбекистана основными внешнеторговыми партнерами являются страны ближнего зарубежья, такие как Китай, Казахстан, Россия и Турция, куда Узбекистан экспортирует 67% своей продукции.



Рис. 1.7. Основные экспортные рынки Узбекистана



Рис. 1.8. Основные страны-импортеры на рынок Узбекистана

Основными российскими рынками сбыта являются Москва, Екатеринбург и Новосибирск, путь к которым пролегает по следующим автотранспортным коридорам:

1. Ташкент - п.п. «Яллама» - Кызылорда – Уральск – Самара – Нижний Новгород – Москва

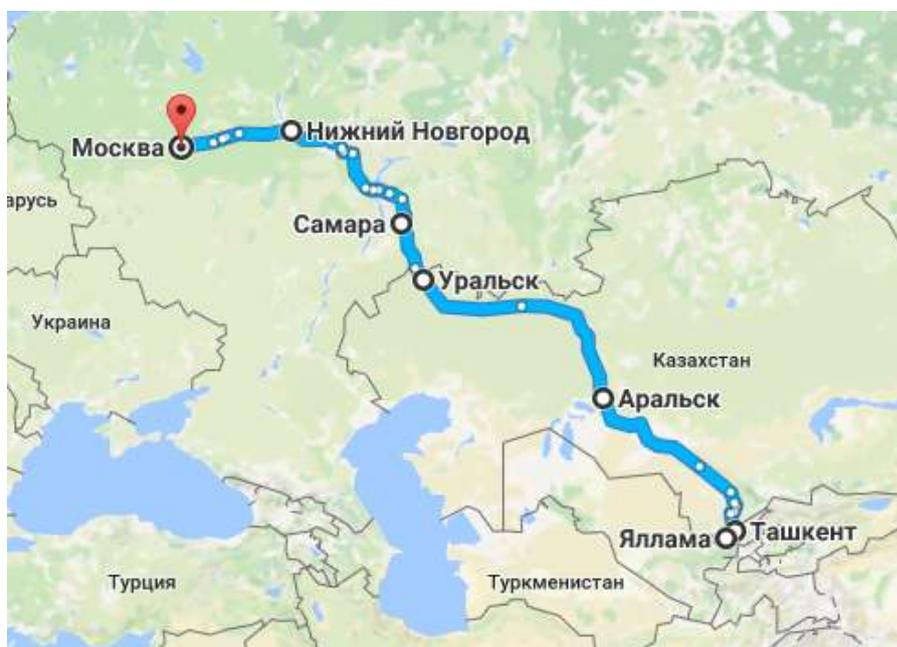


Рис. 1.9. Карта-схема маршрута Ташкент - Москва

2. Ташкент - п.п. «Яллама» - Кызылорда – Астана – Рубцовск – Екатеринбург

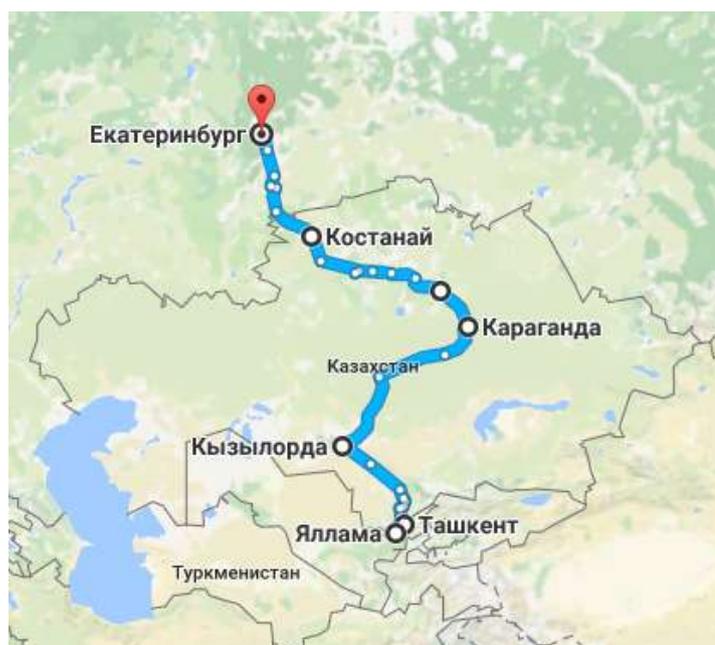


Рис. 1.10. Карта-схема маршрута Ташкент - Екатеринбург

3. Ташкент - п.п. «Яллама» - Кызылорда – Астана – Новосибирск.

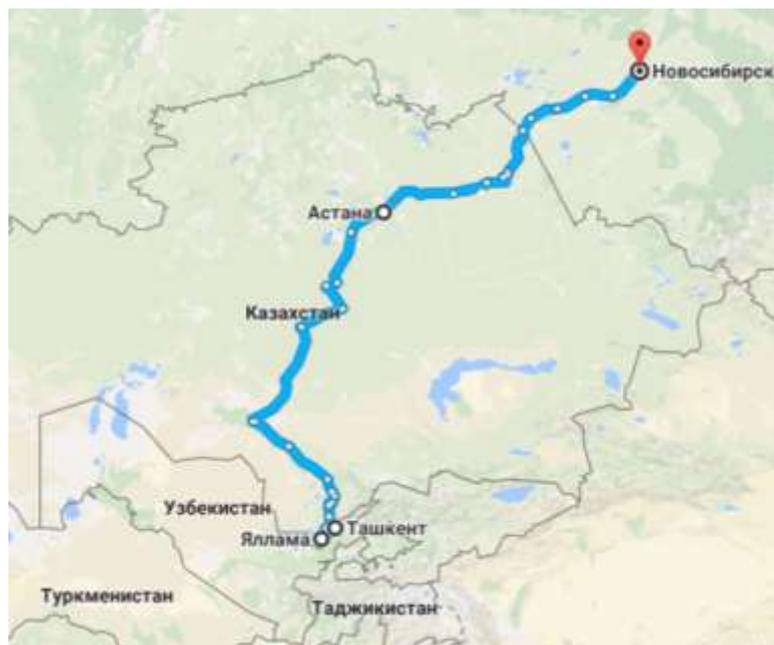


Рис. 1.11. Карта-схема маршрута Ташкент - Новосибирск

В направлении России основной товарный поток составляют трикотаж, металлы, плодоовощная продукция, реже удобрения.

В Казахстан экспортируются те же товары, что и в Россию. Основными потребителями продукции отечественного производства здесь являются Астана, Алмата, Чимкент – наиболее развитые города Казахстана. Экспорт осуществляется через ближнюю границу Узбекистана п.п. «Яллама».

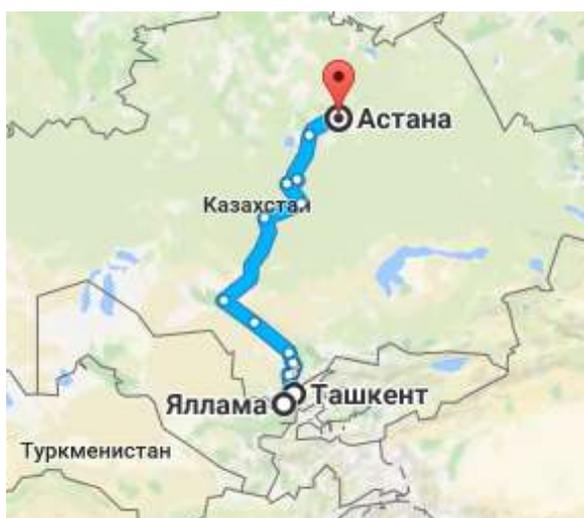


Рис. 1.12. Карта-схема маршрута
Ташкент - Астана

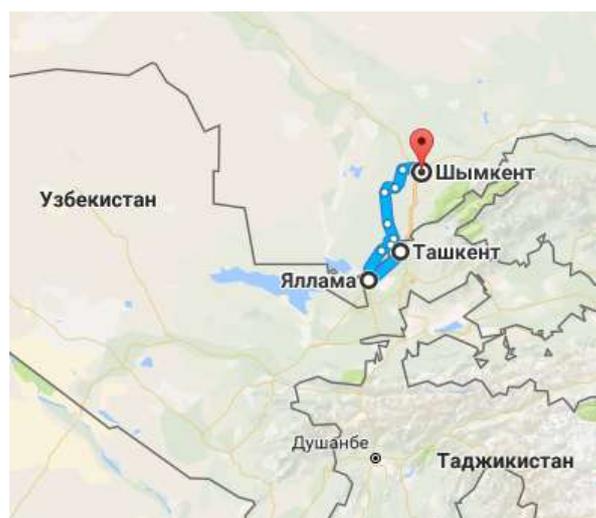


Рис. 1.13. Карта-схема маршрута
Ташкент - Чимкент

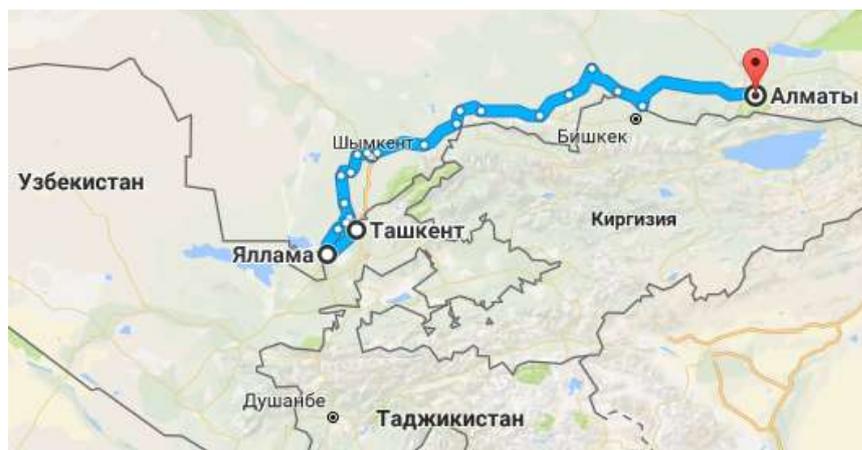


Рис. 1.14. Карта-схема маршрута Ташкент - Алмата

В направлении Турции поток товаров узбекского производства, в основном представленных в виде хлопка, текстиля, металлов и сельскохозяйственных культур, идет по следующему маршруту: Ташкент – Бухара – Алат – Серахс (Туркменистан) – Тебриз (Иран) – Эрзурум (Турция) – Стамбул (Турция).



Рис. 1.15. Карта-схема маршрута Ташкент - Стамбул

В Китай грузопоток из Узбекистана идет по автомобильным дорогам Казахстана до железнодорожных станций Хоргос, Достык или Алтынколь, далее по железной дороге до городов Китая. Основной поток товаров в Китай представлен хлопком, радиоактивными химикатами, текстилем и плодово-овощной продукцией.

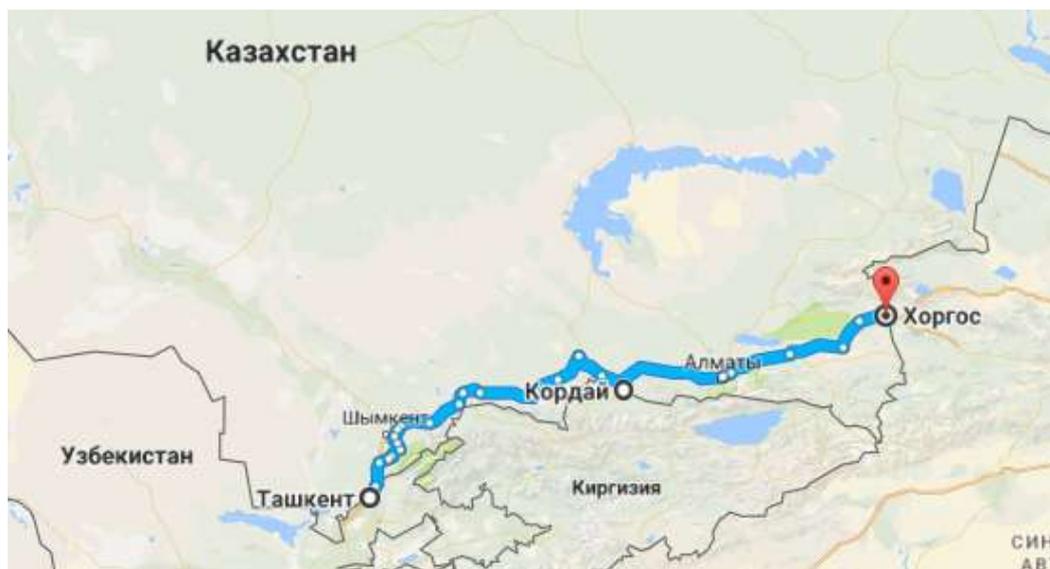


Рис. 1.16. Карта-схема маршрута Ташкент - Хоргос

Помимо того, что Узбекистан ведет активную внешнеторговую деятельность, в стратегических ориентирах развития республики предусматривается реализация одного из существенных национальных ресурсов – международного и регионального транзита через отечественные транспортные коммуникации. Учитывая географическое расположение нашей страны, позволяющее кратчайшим путем перевозить транзитом грузы и пассажиров во всех направлениях, республика объективно призвана играть роль геополитического моста в отношениях между странами региона.

Негативное влияние на транзитную привлекательность Узбекистана оказывают:

1. международные транспортные коридоры, которые проходят через территорию Узбекистана, не в полной мере обладают необходимой инфраструктурой;
2. время пересечения пограничных пунктов автотранспортом достигает 5 суток;
3. проверка таможенными органами республики 70-80% транзитных контейнеров.

Данные факторы существенно снизили количество транзитных грузов, проходящих через Узбекистан. Если в 2012 году транзит грузов автомобильным транспортом составлял 0,74 млн. тн, то в 2016 году транзитный поток

составил всего лишь 0,47 млн. тн, что свидетельствует о падении показателя в 1,6 раза.

Таблица 1.4.

Объем транзитных грузов, проходящих через территорию Узбекистана

Года	Вид транспорта	Объем транзитных грузов, млн. тн					
		2011	2012	2013	2014	2015	2016
	Автомобильный транспорт	0,57	0,74	0,71	0,60	0,50	0,47
	Железнодорожный транспорт	9,85	11,30	8,00	8,23	8,38	8,30

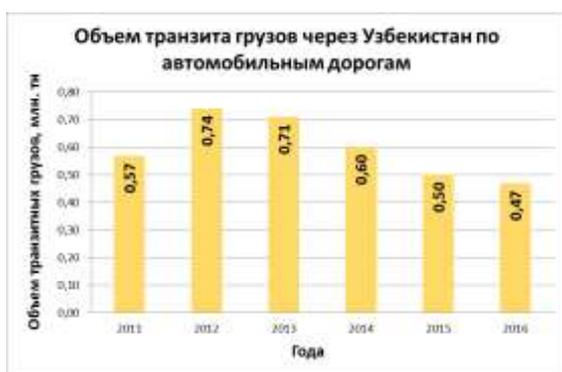


Рис. 1.17. Диаграмма изменения объема транзитных грузов, проходящих по автомобильным дорогам Узбекистана

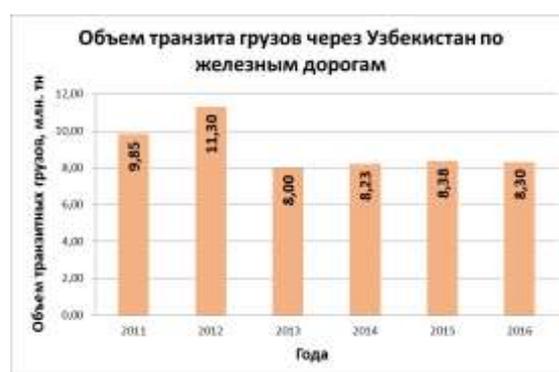


Рис. 1.18. Диаграмма изменения объема транзитных грузов, проходящих по железным дорогам Узбекистана

Для кардинального изменения данной ситуации правительство активно принимает участие в совместной работе со странами Центрально-Азиатского региона по совершенствованию транспортной инфраструктуры и транспортного комплекса в целом.

Так, совместно с Казахстаном принято решение об открытии автотранзита по территории Южно-Казахстанской области, чтобы сократить сроки доставки грузов как внутри страны, так и в международном плане. Помимо этого между двумя республиками разрабатывается «Дорожная карта» экономического и инвестиционного двустороннего сотрудничества на период до 2020 года.

Совместно с Туркменистаном наша республика приступает к работе по транспортному маршруту «Узбекистан-Туркменистан-Каспийское море-Южный Кавказ» с выходом на черноморские порты Грузии, Турции, Румы-

нии и других государств. В 2016 году сдан новый комбинированный мост через Амударью, облегчающий транзит грузов в Иран, Турцию, ОАЭ и другие страны.

Неоспоримым плюсом является также открытие автомобильного и железнодорожного мостов «Туркменабад-Фараб», использование которых позволит повысить транзитный потенциал двух стран и создаст благоприятные условия для кратного увеличения объемов перевозки грузов транзитом через Туркменистан и далее Транскавказский транспортный коридор в страны Южной и Центральной Европы, Ближнего Востока, Южной и Юго-Восточной Азии.

Узбекистан также задействован в широкомасштабном проекте Китая по строительству высокоскоростной железной дороги Экономического пояса Шелкового пути, которая соединит Урумчи и Тегеран. Новая железная дорога соединит столицу Синьцзян-Уйгурского автономного района город Урумчи, город Инин в Китае, Алматы в Казахстане, Бишкек в Кыргызстане, Ташкент и Самарканд в Узбекистане, Ашхабад в Туркменистане и столицу Ирана – Тегеран.



Рис. 1.19. Схема перспективной скоростной железной дороги согласно проекту Китая

Проект дополнит уже существующую сеть железных дорог в Центральной Азии, которая соединена с Москвой, а также позволит обеспечить, в том числе и Узбекистану, большой объем товарооборота.

Глава 2. Мероприятия, направленные на повышение эффективности экспортно-импортных операций.

2.1. Документооборот при выполнении экспортно-импортных операций

После приобретения статуса независимого государства перед Узбекистаном встала острая необходимость приведения законодательной базы в области ВЭД к нормам, соответствующим международным, а также возникла потребность в разработке собственной системы учета экспортно-импортных операций.

За годы независимости данная система была максимально либерализована и существенно упрощена. Так, если еще 10 лет назад для оформления экспортно-импортной сделки требовалось порядка 2-ух месяцев, то сейчас данная процедура занимает от 2-ух до 3-ех недель.

На сегодняшний день Республика Узбекистан продолжает активно работать над упрощением таможенных процедур, сокращения числа документов, необходимых для осуществления экспортно-импортных операций, что, в свою очередь, способствует повышению деловой активности предпринимателей и улучшению инвестиционного климата в государстве.

Любая экспортно-импортная операция, являясь частью внешнеэкономической сделки, сопровождается соответствующими, в основном унифицированными, документами.

Пошаговая схема осуществления экспортно-импортных операций представлена на рисунке 2.1.

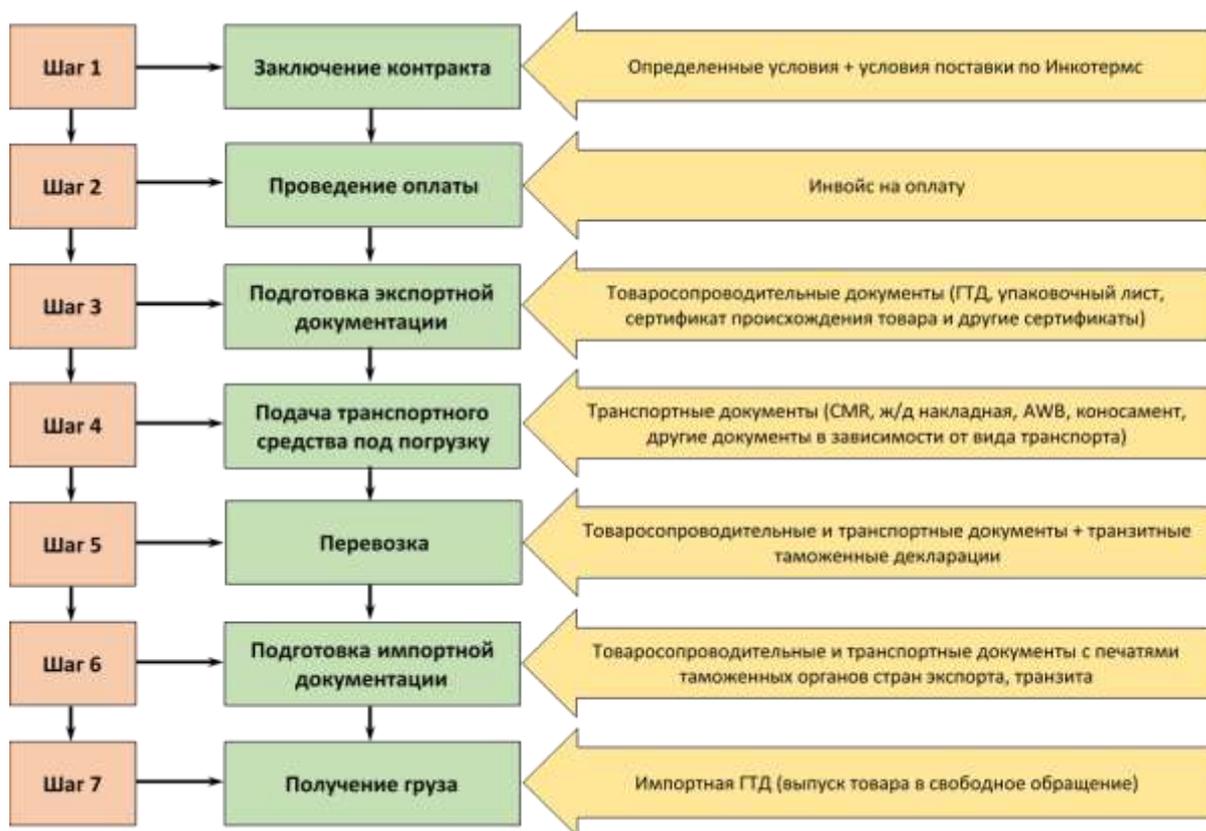


Рис. 2.1. Алгоритм осуществления экспортно-импортной операции.

Шаг 1. Началом любой внешнеторговой операции является заключение контракта. Экспортные и импортные сделки оформляются внешнеторговым контрактом, заключаемым продавцом и покупателем в письменной форме на основе общепризнанных принципов и норм международного права, а также с учетом национального законодательства участников сделки в области торговли, таможенного и валютного регулирования. Контракт, заключенный с иностранным торговым партнером, служит юридическим основанием, определяющим права и обязанности, участвующих в сделке сторон, и является подтверждением законности осуществления торговой сделки. Экспортный/импортный контракт заключается на определенных условиях. Также в нем необходимо учитывать условия поставки согласно Инкотермс. Участниками данной подоперации являются грузоотправитель и грузополучатель.

Шаг 2. Грузоотправитель выставляет счет на оплату (инвойс).

Инвойс (англ. invoice) – документ, предоставляемый продавцом покупателю. Используется для оплаты товаров и как сопровождающий поставку документ.

Инвойс не имеет установленной формы и оформляется по форме продавца. Однако он должен содержать следующие данные:

- наименование продавца и покупателя, банковские реквизиты продавца;
- номер и дата инвойса;
- номер и дата контракта, по которому продаются товары;
- условия оплаты;
- условия поставки;
- название/наименование/описание товаров;
- цена за единицу товара;
- сумма с указанием валюты.

В международной торговой практике часто используются две формы инвойса: проформа (Proforma Invoice) и коммерческий (Commercial Invoice).

Проформа-инвойс содержит сведения о цене и стоимости товара, но не является расчетным документом, т.к. не содержит требования об уплате указанной в нем суммы. Поэтому, выполняя все остальные функции счета, он не выполняет главной функции счета как платежного документа. Счет-проформа может быть выписан на отгруженный, но еще не проданный товар и наоборот. Обычно он выписывается при поставках товаров на консигнацию, на выставки, аукционы, при поставках давальческого сырья по договорам на переработку, поставках товаров в качестве дара или безвозмездной помощи (в этом случае может выписываться только для целей таможенной оценки).

Коммерческий инвойс является платежным документом, и может уточнять данные, содержащиеся в проформе.

Шаг 3. После получения оплаты по инвойсу грузоотправитель собирает и подготавливает необходимую экспортную документацию, необходимую для отгрузки определенной партии товара. Минимальный объем экспортной документации в зависимости от товара включает в себя:

1. инвойс на отгрузку

2. упаковочный лист

Упаковочный лист – документ, содержащий грузовые данные товара. Он не имеет установленной формы и оформляется по форме продавца или грузоотправителя. В упаковочном листе должны быть указаны:

- наименование продавца и покупателя, банковские реквизиты продавца;
- номер и дата упаковочного листа;
- номер и дата инвойса, к которому относится упаковочный лист;
- номер и дата контракта, по которому продаются товары;
- название/наименование/описание товаров;
- количество грузовых мест и тип упаковки;
- количество товара в единицах измерения;
- вес нетто и вес брутто (для каждого товара).

Упаковочный лист очень удобен перевозчику и всем кто имеет дело с погрузкой, разгрузкой, сортировкой и учетом груза, по нему считают количество мест и проверяют целостности груза.

В грузовых перевозках местом или грузовым местом обычно называют единицу измерения груза которую принимает перевозчик к перевозке. Например, одно место это одна коробка, или один паллет, или один ящик, или сверток. Два грузовых места это может быть один ящик и одна коробка. Грузовое место в транспортных документах обозначают COLLI (colis), когда груз упакован на паллеты (pallets) пишут PLT.

3. сертификат происхождения товара

Сертификат происхождения (также сертификат о происхождении товара) – документ, указывающий страну происхождения товара. От страны происхождения товара зависит таможенная пошлина и возможность получения льгот по торговым соглашениям. Сертификат выдаётся Торгово-промышленной палатой или иным уполномоченным органом, когда этот документ необходим в соответствии с контрактом или правилами. Льготы по

уплате таможенных пошлин получает импортёр, а обязательство оформить сертификат возлагается по условиям контракта на экспортёра.

Существует несколько видов сертификата:

- Форма «СТ-1» для товаров, предназначенных для экспорта в государства-члены СНГ (РФ, Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Узбекистан, Украина);
- Форма «А» для товаров, предназначенных для экспорта в страны Европейского союза (Германия, Франция, Великобритания, Италия, Испания, Польша, Румыния, Нидерланды, Греция, Бельгия, Португалия, Чехия, Венгрия, Швеция, Австрия, Болгария, Дания, Словакия, Финляндия, Ирландия, Литва, Латвия, Словения, Эстония, Кипр, Люксембург, Мальта), США, Канаду, Турцию и Японию);
- Сертификат происхождения общей формы для всех других стран. Имеются также несколько специальных видов сертификатов для некоторых изделий из стали и видов пушнины, предназначенных на экспорт в ЕС.

4. транспортная накладная (в зависимости от вида транспорта: CMR, ж/д накладная, AWB, коносамент)

Товарно-транспортная накладная международного образца CMR (International Waybill) – транспортный документ, который применяется для автомобильного вида транспорта. Имеет типовую форму. Регламентируется Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ, Женева, 19 мая 1956 г.). CMR составляется грузоотправителем, документ подписывают грузоотправитель и перевозчик.

Этот документ подтверждает наличие договора между перевозчиком и отправителем об автодорожной перевозке грузов. Его функция – доказать, что договор перевозки заключен, товары к перевозке и условия перевозки приняты.

CMR обязательно содержит следующие данные:

- дата и место составления накладной;
- наименование и адрес отправителя груза, его подпись;

- наименование и адрес перевозчика, его подпись;
- штампель или другое обозначение, подтверждающее принятие груза к перевозке;
- место отгрузки, место назначения и путь следования;
- наименование и адрес получателя груза;
- общепринятое обозначение характера груза и род его упаковки;
- вес груза брутто или выраженное в других единицах измерений количество груза;
- число грузовых мест, наличие их специальной маркировки, нумерация мест;
- платежи, связанные с перевозкой (провозные платежи, дополнительные платежи, таможенные пошлины и сборы), и другие платежи, взимаемые с момента заключения договора перевозки и до момента сдачи груза получателю;
- сведения о наличии инструкций, требуемых для выполнения процедуры таможенного оформления и других процедур.

В международных перевозках грузов из всех транспортных и товаросопроводительных документов CMR самый информативный. В CMR собраны все главные данные из инвойсов, упаковочных листов, экспортных и транзитных деклараций, Книжки МДП, различных сертификатов и свидетельств.

Железнодорожная накладная (SMGS) международного сообщения и ее дубликат являются транспортными документами при международных железнодорожных грузовых перевозках. Накладная является документарным оформлением договора перевозки между грузоотправителем и администрацией железной дороги.

В практике международной торговли широко применяется форма накладной, разработанная международной Конвенцией МГК (Международная грузовая конвенция, с 1984 г. именуемая КОТИФ - Конвенция по международным грузовым перевозкам), а также Соглашением о международном грузовом сообщении (СМГС).

Основное содержание накладной:

- название станции назначения и пограничных станций;
- наименование груза;
- оплата за перевозку;
- объявленная ценность груза.

Авианакладная (или АWB) – транспортный документ, который применяется для перевозок грузов воздушным транспортом. Авианакладная всегда следует вместе с грузом и является подтверждающим документом самого факта авиаперевозки.

В данном документе подтверждается наличие договора между перевозчиком и грузоотправителем о перемещении грузов по воздуху при помощи авиалиний перевозчика. Также авианакладная удостоверяет принятие товара к перевозке и указывает на условия перевозки. Грузовая накладная обязательно составляется на имя конкретного получателя грузов. Этот документ сопровождает груз непосредственно на всем пути следования. АWB выдается в пункте назначения грузополучателю, вместе с получением груза.

Коносамент – товаросопроводительный документ (и одновременно товарораспорядительный) использующийся при морских и интермодальных перевозках с использованием морского транспорта.

Коносамент выполняет одновременно несколько функций:

- расписка перевозчика в получении груза для перевозки, с одновременным описанием видимого состояния груза;
- товарно-транспортная накладная;
- подтверждение договора перевозки груза;
- товарораспорядительный документ.

5. сертификаты на товар (фитосанитарный, ветеринарный, гигиенический, санитарно-эпидемиологический, карантинный, радиологический и другие сертификаты)

6. грузовая таможенная декларация (ГТД)

ГТД представляет собой унифицированный документ, выполняющий одновременно несколько функций. В частности, ГТД служит для сообщения участниками внешнеторговой деятельности таможенному учреждению всех необходимых сведений о товаре и внешнеторговой операции, которая совершается с иностранными контрагентами. Также ГТД служит для подтверждения законности ввоза и вывоза товара органами таможенного контроля. Таможенный контроль завершается удостоверительными отметками таможенного учреждения, после чего ГТД приобретает значение "международного таможенного паспорта" товара, имеющего должную юридическую силу для зарубежных таможенных служб, других органов управления соответствующих зарубежных государств.

Неотъемлемой частью ГТД является и список товаров, который должен составляться при декларировании в одной ГТД товаров различных наименований, содержащихся в одной товарной партии, с указанием одного классификационного кода по товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности (далее ТН ВЭД). Список должен содержать сведения обо всех наименованиях товаров и количестве каждого из них.

Помимо 6 обязательных документов в зависимости от вида отгружаемого товара грузоотправитель оформляет различного рода разрешения, регламентированные уполномоченными органами Республики Узбекистан.

Шаг 4. Подача транспортного средства под погрузку предполагает наличие документов для того вида транспорта, которым осуществляется перевозка (СМР, ж/д накладная, АWB, коносамент). Также оформляются специфические документы, требующиеся для перевозки, в зависимости от вида транспорта. Например, помимо СМР для перевозки на автотранспорте требуется тех. паспорт, путевой лист, права, лицензия, TIR, дозвол и т.д.

Шаг 5. Непосредственная перевозка предполагает наличие товаросопроводительных и транспортных документов, а также при транзите через третьи страны оформляются транзитные таможенные декларации.

Транзитная декларация – документ, подтверждающий статус груза в режиме «таможенного транзита». Выдается в том случае, если между страной-отправления и страной-назначения есть транзитная территория и в момент помещения товара в режим «таможенного транзита» груз находится на контроле у таможенных органов страны-транзита.

Шаг 6. Для подготовки импортной документации необходимо наличие ранее собранного пакета товаросопроводительных и транспортных документов, но уже с печатями таможенных органов страны экспорта и транзита. В некоторых случаях могут понадобиться дополнительные документы в соответствии с местным действующим законодательством.



Рис.2.2. Принципиальная схема подготовки импортной документации

Шаг 7. Перед тем, как грузополучатель забирает товар, оформляется импортная ГТД, подтверждающая факт таможенной очистки от пошлин. После чего товар выпускается в свободное обращение.

Данная пошаговая схема действует как для экспортных, так и для импортных операций.

2.2. Основные проблемы при экспортно-импортных операциях, возникающие у участников ВЭД

Внешнеторговые процедуры и условия их прохождения являются одним из факторов, определяющих качество деловой среды любого государства. Совершенствование бизнес климата и создание благоприятных условий для деятельности субъектов предпринимательства входит в число приоритетов экономической стратегии Узбекистана. Начиная с 2012 года правительством Узбекистана было принято более 10 законодательных и нормативных ак-

тов по улучшению инвестиционного климата и стимулированию экспорта. В соответствии с этими мерами, существенно удешевлены и упрощены некоторые процедуры оформления экспортно-импортных операций. В частности, сокращены сроки постановки на учет экспортно-импортных контрактов в уполномоченных банках (до 8 часов), таможенного оформления (до 3 дней), выдачи сертификатов происхождения (до 3 дней), выдачи сертификата соответствия на ввозимую продукцию (до 10 дней), отменен этап постановки на учет импортных контрактов в таможенных органах, существенно сокращен перечень разрешительных документов ВЭД, большинство грузовых таможенных деклараций (ГТД) оформляются теперь через Автоматизированную информационную систему электронного декларирования товаров (АИСЭДТ).

Однако, несмотря на то, что были приняты меры по упрощению процедур в сфере ВЭД, экспортно-импортные операции остаются одними из самых проблемных направлений.



Рис. 2.3. Основные факторы, негативно влияющие на осуществление экспортно-импортных операций в Узбекистане

Основными факторами, негативно влияющими на осуществление экспортно-импортных операций в Узбекистане, являются:

1. географическая изолированность Узбекистана, низкий уровень диверсификации внешнеторговых маршрутов и высокие транспортные расходы субъектов ВЭД;

2. сравнительно большое количество документов, предъявление которых в законодательном порядке является обязательным для осуществления внешнеторговых процедур;

3. практика требования со стороны госорганов от участников ВЭД документов, предъявление которых, по закону, является необязательным;

4. сравнительно высокий уровень финансовых и временных издержек участников ВЭД на подготовку документов, таможенное оформление и прохождение технического контроля.

Важнейшим фактором для Узбекистана, который имеет долгосрочный характер и влияет на стоимость его внешнеторговых операций, является географическое расположение. Узбекистан входит в число 44 стран мира, которые не имеют выхода к морю. Более того, республика является одним из двух единственных в мире государств, которые граничат со странами, также не имеющими выхода к морю. В этой связи, при транспортировке товаров из Узбекистана до морского порта, или наоборот, необходимо пересекать как минимум две страны и, соответственно, обеспечивать транспортируемые грузы документами в соответствии с требованиями этих транзитных стран, что увеличивает внешнеторговые процедуры, а также затраты на транспортировку экспортных и импортных грузов. Так, транспортная составляющая в цене основной части экспортных товаров широкого потребления Узбекистана в 2,5-2,6 раза выше среднемировых показателей. Особо чувствительны для субъектов ВЭД Узбекистана колебания международных автотранспортных тарифов: их повышение на 1% увеличивает долю транспортных издержек в себестоимости товара на 8-9%.

Слабая диверсификация внешнеторговых маршрутов и низкий уровень их интеграции с международной инфраструктурой приводят к тому, что в настоящее время существует 6 основных маршрутов:

Маршрут №1: ЕС - Россия - Казахстан - п.п. «Даут-ата» - Бухара - Самарканд – Ташкент - Андижан - п.п. «Карасу» - Кыргызстан - КНР;

Маршрут №2: ЕС - Россия - Казахстан - п.п. «Яллама» - п.п. «Гишт ку-прик» - Казахстан - Китай;

Маршрут №3: Турция - Иран - Туркменистан - п.п. «Алат-автотдорожный» - Бухара - Самарканд - Ташкент - Андижан - п.п. «Карасу» - Кыргызстан - КНР;

Маршрут №4: Турция - Иран - Туркменистан - п.п. «Алат-автотдорожный» - Бухара - Нукус - п.п. «Даут-ата» - Казахстан;

Маршрут №5: ЕС - Россия - Казахстан - п.п. «Даут-ата» - Бухара - Гузар - п.п. «Айритом» - Афганистан;

Маршрут №6: ЕС - Россия - Казахстан - п.п. «Даут-ата»/п.п. «Яллама» - Ташкент.

Однако на сегодняшний день транспортно-логистические компании при внешнеторговых операциях используют лишь 3 из них (маршруты №4, №5 и №6). Так, маршруты №1 и №3 не осуществляются по причине запрета движения иностранных автотранспортных средств на участке Ташкент-Андижан (участок закрыт из соображений государственной безопасности). Маршрут №2 не является актуальным среди перевозчиков, так как поставка товаров из Китая в страны дальнего зарубежья обходится дешевле при использовании морского вида транспорта.

Таким образом, основные международные транспортные коридоры, проходящие через территорию Узбекистана, не в полной мере обладают необходимой инфраструктурой, а на отдельных протяженных маршрутах инфраструктура только создается. В результате, сегодня время пересечения указанных пропускных пунктов большегрузным автотранспортом достигает 5 суток, что негативно влияет не только на временные издержки субъектов ВЭД Узбекистана, но и на транзитную привлекательность автомобильных коридоров республики в целом. Зарубежная практика показывает, что время пересечения границ ЕС составляет 24 часа, России - 24 часа, Китая - 24-48 часов. При этом, кроме слабо развитой инфраструктуры, одной из главных причин задержек и затягивания времени пересечения большегрузными авто-

мобилями пропускных пунктов Узбекистана является проверка таможенными органами республики 70-80% транзитных контейнеров, особенно грузов, следующих в направлении Таджикистана, Туркменистана, Ирана и Турции. В мировой практике выборочному контролю подвергается не более 2-3% всего потока контейнеров.

Еще одной проблемой для участников ВЭД является оформление значительного числа документов для проведения экспортно-импортных операций. В настоящее время для оформления экспорта требуется пакет документов в количестве 11 штук, а для оформления импорта - 12. Время, необходимое для прохождения всех внешнеторговых процедур составляет: для экспорта – 2 недели, а для импорта – до 3-х недель.

Таблица 2.1.

Перечень документов, необходимых для оформления экспортно-импортных операций в Узбекистане*

№	Экспорт	Импорт
1	Погрузочные документы	Погрузочные документы
2	Коммерческий инвойс	Сертификат соответствия
3	Экспортная таможенная декларация	Коммерческий инвойс
4	Транзитная таможенная декларация	Импортная таможенная декларация
5	Документ, подтверждающий уплату таможенных платежей	Транзитная таможенная декларация
6	Заключение юриста о соответствии контракта законодательству	Инвойс, подтверждающий транспортные расходы
7	Аккредитив или иной платежный документ	Документ, подтверждающий уплату таможенных платежей
8	Упаковочные документы	Отчет о проверке
9	Транспортный документ	Заключение юриста о соответствии контракта законодательству
10	Коммерческий договор	Упаковочные документы
11	Квитанция за обработку на терминале	Транспортный документ
12		Коммерческий договор

*Перечень документов, необходимых для оформления экспортно-импортных операций в Узбекистане, согласно докладу Всемирного Банка «Ведение бизнеса», 2015 г.

Сравнительно большое количество документов, предъявление которых в законодательном порядке является обязательным для осуществления внешнеторговых процедур, прежде всего, связано со следующим рядом причин:

1. несовершенство нормативно-правовой базы в части наличия норм с возможностью их различного толкования;
2. недостаточная эффективность использования Единой электронной информационной системы внешнеторговых операций;
3. недостаточный уровень правовой грамотности субъектов предпринимательства.

Помимо документов, предъявление которых в законодательном порядке является обязательным для осуществления внешнеторговых процедур, в Узбекистане имеется практика требования со стороны госорганов от участников ВЭД документов, предъявление которых, по закону, является необязательным.

Причинами этому служат:

1. требования со стороны третьих стран, являющихся транзитными для участников ВЭД Узбекистана;
2. недостаточная эффективность использования Единой электронной информационной системы внешнеторговых операций;
3. сложная нормативно-правовая база, которая постоянно видоизменяется и участники ВЭД часто оформляют документы, которые от них даже не требуются;
4. недостаточно высокий уровень правовой и компьютерной грамотности отечественных предпринимателей.

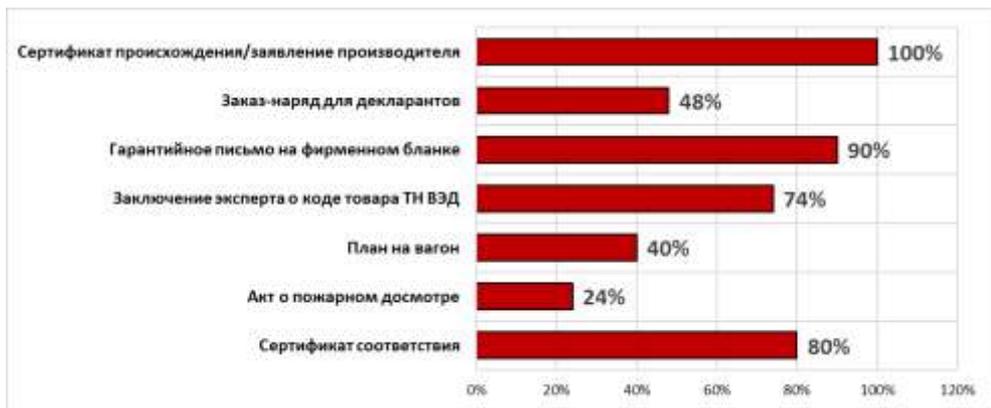


Рис. 2.4. Доля экспортеров, у которых требовали документы, не предусмотренные законодательством*, %



Рис. 2.5. Документы, не установленные законодательством, предъявления которых требовали различные госорганы при экспорте*, %

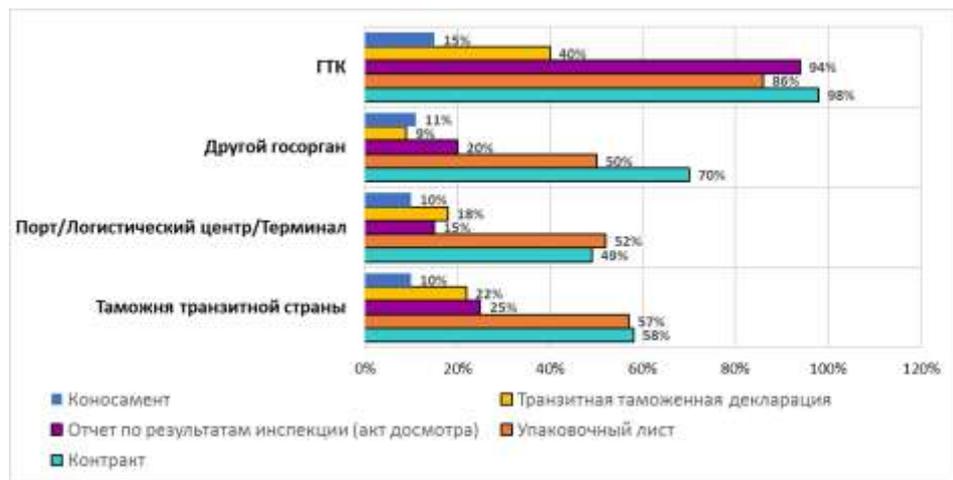


Рис. 2.6. Документы, не установленные законодательством, предъявления которых требовали различные госорганы при импорте*, %

*Согласно докладу Всемирного Банка «Ведение бизнеса», 2015 г.

Сравнительно высокий уровень финансовых и временных издержек участников ВЭД на подготовку документов, таможенное оформление и прохождение технического контроля непосредственно связан с оформлением значительного количества документов и несовершенством регулятивных норм, включая техническое регулирование ВЭД, и механизмов их исполнения.

2.3. Разработка предложений, направленных на оптимизацию транспортно-логистических потоков

На сегодняшний день Республика Узбекистан является государством, ведущим активную внешнеэкономическую деятельность. В частности, суммарный товарооборот Узбекистана со странами СНГ в 2016 году составил более 11,5 млрд. долл., а за последние 3 года перевезено более 4,5 млрд. тн грузов, что требует от Узбекистана как от надежного экономического партнера быть максимально оперативным в решении различного рода вопросов, касающихся внешнеэкономической деятельности.

Основным сдерживающим фактором для Узбекистана при осуществлении экспортно-импортных операций является удаленность государства от морских портов, которые бы обеспечили не только дешевую, но и быструю доставку груза между пунктами назначения. Однако «экономическое расстояние» между Узбекистаном и потенциальными рынками сбыта товаров отечественного производства возможно преодолеть, применив ряд мер, таких как:

1. увеличение числа соглашений о трансграничном сотрудничестве, которые способствуют значительному сокращению временных и финансовых затрат субъектов ВЭД на перевозку грузов;
2. гармонизация таможенных и трансграничных процедур, охватывающих несколько соседних стран и способствующих значительному расширению товаропотоков;

3. наличие интеграционных объединений, предусматривающих гармонизацию процедур в качестве одной из основополагающих частей свободных экономических зон и т.п.

Для диверсификации транспортных маршрутов, более эффективного использования транспортно-транзитного потенциала страны и снижения издержек субъектов ВЭД Узбекистана необходимо создание условий для более тесной интеграции национальной транспортной системы с новыми международными транспортными коридорами. Для этого необходимо:

- формирование новых транспортных коридоров «Узбекистан - Туркменистан - Иран - Оман» и «Термез - Мазари-Шариф - Андхой - Герат - Иран» и активизация рассмотрения вопроса о строительстве железной дороги «Герат - Андхой - Мазари-Шариф»;
- создание международного железнодорожного коридора «Европа-Узбекистан-Китай» через реализацию проекта строительства железной дороги «Узбекистан-Кыргызстан-Китай»;
- диверсификация и увеличение пунктов пропуска на таможенных границах Узбекистана, в целях снятия перегрузки действующих пунктах;
- внедрение гибкой системы предоставления скидок при перевозке транзитных ж/д грузов на протяженные участки для определенных видов грузов в привязке к объемам перевозок железнодорожным транспортом;
- повышение транзитной привлекательности Узбекистана за счет совершенствования и упрощения таможенных процедур и развития логистических услуг, в том числе, современных информационных систем управления контейнерными терминалами, осуществляющих учет контейнерного парка, движение контейнеров, контроль за процедурой оформления перевозочных документов и т.п.
- усиление политического взаимодействия в этой сфере с Китаем и Россией, а также с соседними государствами Центральной Азии, что будет способствовать развитию региональной транспортной инфраструктуры и

достижению соглашений о трансграничном сотрудничестве с учетом национальных интересов Узбекистана.

Для сокращения временных издержек участников ВЭД на подготовку документов, необходимых для осуществления экспортно-импортной сделки, таможенное оформление и прохождение таможенного контроля необходимо принятие комплексных мер, обеспечивающих бесперебойную работу цепи поставок, среди которых могут быть:

1. упрощение экспортно-импортных таможенных процедур посредством полного внедрения системы «одно окно»;

2. создание базы добропорядочных участников ВЭД с предоставлением им максимального числа льгот и преференций в виде удаленного декларирования, отсрочки оплаты таможенных платежей, сокращение количества таможенных досмотров (аналог «экономического оператора» в РФ), возможности выгрузки на склад грузополучателя;

3. развитие собственного грузового автомобильного парка путем упрощения лицензирования в этой сфере, а также допуск к системе TIR (МДП);

4. упрощение валютного регулирования для автотранспортных предприятий, осуществляющих международные перевозки.

Сроки рассмотрения запросов и подготовки различных разрешительных документов оказывают существенное влияние на размеры финансовых и временных издержек участников ВЭД. Поэтому, в этой сфере предлагается принять ряд мер, в числе которых:

1. Создание электронного формата межведомственного взаимодействия органов сертификации с ГТК, что предоставит им возможность:

- оперативного доступа к товаросопроводительным документам, включая сертификаты соответствия;
- вводить в базу данных ГТК сведения по результатам рассмотрения заявлений импортеров о признании сертификата соответствия, направлять напрямую выданные на этом основании сертификаты соответствия Республики Узбекистан;

- упростить ряд требований и сократить количество документов, подаваемых субъектами ВЭД в органы сертификации.

2. Сокращение Перечня товаров, подлежащих обязательной сертификации (Постановление Кабинета Министров от 28.04.2011 г. №122), исключив из этого списка товары, сертификацию которых невозможно осуществить лабораториями республики, исходя из имеющегося у них измерительного и испытательного оборудования. В Перечне товаров, подлежащих обязательной сертификации, в отдельной графе необходимо указать - каким стандартам эти товары должны соответствовать, какие аккредитованные лаборатория осуществляют их сертификацию. Это связано с тем, что на практике участники ВЭД часто не могут разобраться и найти действующие требования стандарта или нормативный документ к ввозимому или производимому им товару. Действующие требования стандарта или нормативные документы необходимо разместить на интернет-сайте агентства «Узстандарт» на бесплатной основе.



Рис. 2.7. Мероприятия, направленные на повышение эффективности экспортно-импортных операций

Поэтому правительству республики следует продолжать работу по совершенствованию условий для развития внешней торговли с учетом вышеизложенных факторов.

Заключение

Одной из наиболее важных и вместе с тем сложных форм внешнеэкономической деятельности (ВЭД) являются экспортные и импортные операции, которые возникают при заключении внешнеторговой сделки и представляют собой особый вид экономических отношений.

Логистика внешнеэкономической деятельности имеет свою специфику в относящихся к ней экспортно-импортных операциях, например, в прохождении таможенных формальностей, регулировании условий доставки товаров по договорам купли-продажи на основе Инкотермс и международных правил перевозки, в оформлении транспортных, товаросопроводительных документов, страховании и т.д.

По оценкам специалистов, транспортные расходы составляют от 40 до 60% от общей цены продукции. Снижение уровня этих затрат является одной из важнейших задач транспортной логистики, занимающейся решением оптимизационных задач перемещения за пределы Узбекистана требуемого количества продукции в нужное место, лучшим маршрутом за требуемое время и с наименьшими затратами.

Одним из основных условий повышения привлекательности Узбекистана как полноценного участника ВЭД является утверждение правительством республики комплексной программы по диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов и их интеграции в международную инфраструктуру, предусматривающая формирование новых транспортных коридоров, обеспечивающих кратчайшие выходы к международным транспортным коммуникациям и увеличение транзитных перевозок, расширение доступа к региональным и мировым рынкам, повышение эффективности использования экспортного потенциала и расширение рынков сбыта отечественной продукции.

В ходе выполнения выпускной квалификационной работы был произведен анализ показателей внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан, по итогам которого можно сделать вывод о положительной ди-

намике роста экономики страны в целом. Так, только за 2016 год освоен экспорт 246 новых видов товаров. Вместе с тем, география отгрузок отечественной продукции расширена на 52 новых рынков сбыта. Увеличена доля экспорта товаров с высокой добавленной стоимостью, что способствует пополнению бюджета государства. В первой главе рассмотрены экспортно-импортные операции, приведена их разбивка по видам, а также рассмотрено влияние географического расположения Узбекистана на выбор основных внешнеторговых партнеров, описаны основные рынки сбыта отечественной продукции. Узбекистан ввиду своего географического расположения и наличия развитой транспортной инфраструктуры, является центром пересечения многих транспортных коридоров, что повышает транзитный потенциал республики.

Во второй главе были выявлены проблемы, возникающие при экспортно-импортных операциях у участников ВЭД. Основными из них можно считать географическую изолированность Узбекистана и низкий уровень диверсификации внешнеторговых маршрутов, сравнительно высокий уровень финансовых и временных издержек участников ВЭД на подготовку документов, таможенное оформление и прохождение технического контроля.

Для рационализации внешнеэкономической деятельности была сформирована логистическая стратегия и предложены следующие мероприятия, направленные на повышение эффективности экспортно-импортных операций:

1. совершенствование методов регулирования потоков внешнеэкономической деятельности;
2. снижение таможенных пошлин и налогов для стимулирования внешнеэкономической деятельности;
3. упрощение таможенных, экспортно-импортных процедур с одновременной их компьютеризацией;
4. создание ясного, четко сформулированного законодательства, исключая взаимопровергающие законодательные акты.

РАЗДЕЛ БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

					<i>Повышение эффективности экспортно-импортных операций при использовании принципов логистики</i>			
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>				
<i>Подготовила</i>	<i>Новикова Д.</i>				<i>Способы обеспечения нормальных метеорологических условий труда</i>	<i>Лит.</i>	<i>Лист</i>	<i>Листов</i>
<i>Научный руководитель</i>	<i>Сарвилова Н.</i>					у	1	1
<i>Консультант по БЖД</i>	<i>доц. Таджибоев А.</i>					<i>Группа 339-13</i>		

Глава 3. Способы обеспечения нормальных метеорологических условий труда

Содержание:

- 3.1. Метеорологические условия в производственных помещениях.
- 3.2. Метеорологические условия на производстве.
- 3.3. Охрана окружающей среды и экологии при обеспечении нормальных метеорологических условий труда.

3.1. Метеорологические условия в производственных помещениях

Метеорологические условия или микроклимат в производственных условиях определяются следующими параметрами:

- 1) температурой воздуха t , °С;
- 2) относительной влажностью ϕ , %;
- 3) скоростью движения воздуха на рабочем месте v , м/с;
- 4) барометрическим давлением P , мм рт. ст.

Необходимость учета этих параметров может быть объяснена на основании рассмотрения теплового баланса в организме человека.

Величина тепловыделения Q организмом человека зависит от степени физического напряжения в определенных метеорологических условиях и составляет от 75 ккал/ч (в состоянии покоя) до 400 ккал/ч (при тяжелой работе).

Человек постоянно находится в процессе теплового взаимодействия с окружающей средой. Для того чтобы физиологические процессы в его организме протекали нормально, выделяемое организмом тепло должно отводиться в окружающую человека среду. Соответствие между количеством этого тепла и охлаждающей способностью среды характеризует ее как комфортную. В условиях комфорта у человека не возникает беспокоящих его тепловых ощущений — холода или перегрева.

Отдача тепла организмом человека в окружающую среду происходит посредством теплопроводности через одежду Q_T конвекции в результате

омывания воздухом тела человека Q_K , излучения на окружающие поверхности $Q_{И}$, испарения влаги с поверхности кожи $Q_{ИСП}$. Часть тепла расходуется на нагрев вдыхаемого воздуха Q_B .

Количество тепла, отдаваемое организмом человека каждым из этих путей, зависит от величины того или иного параметра микроклимата. Так, теплоотдача конвекцией зависит от температуры окружающего воздуха и скорости его движения на рабочем месте. Излучение тепла происходит в направлении окружающих человека поверхностей, имеющих более низкую температуру поверхности, чем температура поверхности одежды ($27 - 31^\circ \text{C}$) и открытых частей тела человека (около $33,5^\circ \text{C}$). При высоких температурах окружающих поверхностей ($30 - 35^\circ \text{C}$) теплоотдача излучением полностью прекращается, а при более высоких температурах теплообмен идет в обратном направлении — от поверхностей к человеку.

Отдача тепла испарением пота зависит от относительной влажности и скорости движения воздуха. В состоянии покоя при температуре окружающего воздуха 18°C доля Q_K составляет около 30% всего отводимого тепла, $Q_{И}$ — 45%, $Q_{ИСП}$ — 20% и Q_B — 5%.

При изменении температуры воздуха, скорости его движения и влажности, при наличии вблизи человека нагретых поверхностей, в условиях физической работы и т. д. эти соотношения существенно меняются.

Нормальное тепловое самочувствие (комфортные условия), соответствующее данному виду работы, обеспечивается при соблюдении теплового баланса:

$$Q = Q_T + Q_K + Q_{И} + Q_{ИСП} + Q_B, \quad (3.1.)$$

Благодаря чему температура внутренних органов человека остается постоянной (около $36,6^\circ \text{C}$). Эта способность человеческого организма поддерживать постоянную температуру при изменении параметров микроклимата и при выполнении различной по тяжести работы называется терморегуляцией.

При высокой температуре воздуха в помещении кровеносные сосуды поверхности тела расширяются, при этом происходит повышенный приток

крови к поверхности тела и теплоотдача в окружающую среду значительно увеличивается. Однако при температурах окружающего воздуха и ограждений порядка 30 – 33° С отдача тепла конвекцией и излучением в основном прекращается. При более высокой температуре воздуха большая часть тепла отдается путем испарения пота с поверхности кожи. При этом организм теряет определенное количество влаги, а вместе с ней и солей, играющих важную роль в жизнедеятельности организма. По этой причине в горячих цехах рабочим дают подсоленную воду.



Рис. 3.1. Классы условий труда

При понижении температуры окружающего воздуха реакция человеческого организма иная: кровеносные сосуды кожи сужаются, приток крови к поверхности тела замедляется и отдача тепла конвекцией и излучением уменьшается.

Таким образом, для теплового самочувствия человека важно определенное сочетание температуры, относительной влажности и скорости движения воздуха.

Влажность воздуха оказывает большое влияние на терморегуляцию организма. Повышенная влажность ($\phi > 85\%$) затрудняет терморегуляцию вследствие снижения испарения пота, а слишком низкая влажность ($\phi < 20\%$)

вызывает пересыхание слизистых оболочек дыхательных путей. Нормальные величины относительной влажности составляет 30 - 60%.

Движение воздуха в помещениях является важным фактором, влияющим на самочувствие человека. В жарком помещении движение воздуха способствует увеличению отдачи тепла организмом и улучшает его состояние, но оказывает неблагоприятное воздействие при низкой температуре воздуха в холодное время года.

Минимальная скорость движения воздуха, ощущаемая человеком, составляет 0,2 м/с. В зимнее время года скорость движения воздуха не должна превышать 0,3 - 0,5 м/с, а летом - 0,5—1 м/с.

В горячих цехах допускается увеличение скорости обдува рабочих (воздушное душирование) до 3,5 м/с.

Скорость воздуха оказывает также влияние на распределение вредных веществ в помещении. Воздушные потоки могут распространять их по всему объему помещения, переводить пыль из осевшего состояния во взвешенное. В ряде случаев относительно высокая скорость воздуха (более 0,3—0,5 м/с) может мешать технологическому процессу, например при сварке в среде защитных газов.

Барометрическое давление влияет на парциальное давление основных компонентов воздуха — кислорода и азота, а следовательно, и на процесс дыхания.

Жизнедеятельность человека может проходить в довольно широком диапазоне давлений порядка 550—950 мм рт. ст. Однако здесь необходимо учитывать, что для здоровья человека опасно быстрое изменение давления, а не сама величина этого давления. Например, быстрое снижение давления всего на несколько миллиметров ртутного столба по отношению к нормальной величине ($P_{\text{норм}} = 760$ мм рт. ст.) вызывает болезненное ощущение.

При воздействии высокой температуры, интенсивного теплового излучения возможен перегрев организма, который характеризуется повышением температуры тела, обильным потовыделением, учащением пульса и дыхания,

резкой слабостью, головокружением, а в тяжелых случаях — появлением судорог и возникновением теплового удара.

Особенно неблагоприятные условия наступают в том случае, когда наряду с высокой температурой в помещении наблюдается повышенная влажность, ускоряющая возникновение перегрева организма. Вследствие резких колебаний температуры в помещении, обдувания холодным воздухом (сквозняки) на производстве имеют место простудные заболевания.

В соответствии с санитарными нормами устанавливаются оптимальные и допустимые метеорологические условия для рабочей зоны помещения (пространство высотой 2 м над уровнем пола или площадки, где находятся рабочие места).

Нормы учитывают:

1) время года — холодный и переходный периоды с температурой наружного воздуха ниже $+10^{\circ}\text{C}$; теплый период с температурой $+10^{\circ}\text{C}$ и выше;

2) категорию работы — все работы по тяжести подразделяются на три категории:

а) легкие работы (затраты энергии до 150 ккал/ч), к которым относятся, например, основные процессы точного приборостроения и машиностроения;

б) работы средней тяжести (затраты энергии от 150 до 250 ккал/ч), например, в механосборочных, механизированных литейных, прокатных, термических цехах и т. п.;

в) тяжелые работы (затраты более 250 ккал/ч), к которым относятся работы, связанные с систематическим физическим напряжением и переноской значительных (более 10 кг) тяжестей; это — кузнечные цехи с ручной ковкой, литейные с ручной набивкой и заливкой опок и т. п.;

3) характеристику помещения по теплоизбыткам — все производственные помещения делятся на помещения с незначительными избытками явного тепла, приходящимися на 1 м³ объема помещения, — 20 ккал/м³*ч и менее, и со значительными избытками — более 20 ккал/м³*ч.

К теплоизбыткам относится остаточное количество тепла, поступающего в помещение после осуществления всех технологических и строительных мероприятий по их уменьшению. Величина теплоизбытков (ккал/ч) определяется на основании баланса тепла в помещении по формуле 3.2.:

$$Q_{\text{изб}} = \Sigma Q - \Sigma Q_{\text{ух}}, \quad (3.2.)$$

где ΣQ — суммарное количество поступающего в помещение тепла (тепловыделения);

$\Sigma Q_{\text{ух}}$ — суммарное количество уходящего из помещения тепла (за счет теплопотерь ограждениями, удаленной местной вентиляцией, нагретым воздухом и т. п.).

Жара в офисе

Как влияет высокая температура на трудоспособность офисных работников, и что нужно для комфортного труда

Трудоспособность (%)



Рис. 3.2. Влияние температуры воздуха на рабочем месте на трудоспособность работников

В холодных цехах (механосборочные, точного машиностроения и др.) теплоизбытки составляют менее $20 \text{ ккал/м}^3 \cdot \text{ч}$. Что же касается горячих цехов (прокатные, кузнечные, термические, литейные и т. п.), то в них теплоизбытки составляют $150\text{—}200 \text{ ккал/м}^3 \cdot \text{ч}$, а в ряде случаев до $300\text{—}500 \text{ ккал/м}^3 \cdot \text{ч}$.

Основными источниками тепловыделений в машиностроении являются пламенные печи, электропечи, ванны с подогревом, кузнечные горны, нагретые

тый металл, электрооборудование, различные нагретые поверхности, солнечная радиация. Расчет тепловыделений производят по справочникам.



Рис. 3.3. Условия труда по всему миру

С учетом перечисленных выше факторов определяют нормы температуры, относительной влажности и скорости движения воздуха. Например, для легкой работы, выполняемой в помещениях с незначительными теплоизбытками в холодный период года, допустимые параметры следующие: температура 17—22° С, относительная влажность — не более 75 %, скорость движения воздуха — не более 0,3 м/с.

3.2. Метеорологические условия на производстве

Метеорологические условия на производстве с позиции гигиены труда представляют собой совокупность физических факторов окружающей среды, включая температуру, влажность, подвижность воздуха и инфракрасное излучение, оказывающих влияние на тепловой обмен и тепловое состояние человека.

Под производственным микроклиматом понимается климат ограниченной территории, пространства с соответствующими метеорологическими па-

раметрами атмосферы, где выполняется профессиональная трудовая деятельность человека.

Спецификой производственного микроклимата является то, что хотя он формируется под влиянием климата местности (особенно при работах на открытом воздухе), но технология, производственный процесс значительно изменяют физические свойства окружающей воздушной среды, создавая своеобразные метеорологические условия на рабочих местах, что особенно проявляется в закрытых помещениях.

В таких помещениях микроклимат зависит, кроме технологии, также от имеющейся системы отопления и вентиляции. В связи с этим микроклимат может быть монотонным, когда его параметры мало изменяются в течение рабочей смены (ткацкие, швейные цеха) или, наоборот, очень динамичным (сталеплавильные, литейные цеха).

При кондиционировании воздуха в помещениях должны поддерживаться оптимальные микроклиматические условия — сочетания параметров микроклимата, которые при длительном и систематическом воздействии на человека обеспечивают сохранение нормального функционального и теплового состояний организма без напряжений реакций терморегуляции. Такие условия обеспечивают тепловой комфорт и создают предпосылки для высокого уровня работоспособности.

При проектировании вентиляционных систем обычно принимают допустимые микроклиматические условия — сочетания параметров микроклимата, которые при длительном и систематическом воздействии на человека могут вызывать преходящие и быстро нормализующиеся изменения функционального и теплового состояний организма и напряжений реакций терморегуляции, не выходящие за пределы физиологических приспособительных возможностей. При этом не возникает расстройство здоровья, но могут наблюдаться дискомфортные теплоощущения, ухудшение самочувствия и понижение работоспособности.

Многочисленные профессии выполняют свою работу при различных комбинациях метеорологических элементов: при высоких (или низких) температурах воздуха, сочетающихся с нормальной; высокой или низкой влажностью, со значительной интенсивностью инфракрасного излучения (или, наоборот, с радиационным охлаждением), с большой или малой подвижностью воздуха. Все эти возможные сочетания параметров микроклимата по-разному влияют на тепловой обмен и тепловое состояние человека, а следовательно, на его самочувствие, работоспособность и состояние здоровья, и могут быть условно сведены к трем видам (рис. 3.4).



Рис. 3.4. Виды производственного микроклимата

Мероприятия по обеспечению нормальных метеорологических условий на производстве, как и многие другие, носят комплексный характер. Существенную роль в этом комплексе играют архитектурно-планировочные решения производственного здания, рациональное построение технологического процесса и правильное использование технологического оборудования, применение ряда санитарно-технических устройств и приспособлений. Помимо

этого, используются меры индивидуальной защиты и личной гигиены. Это радикально не улучшает метеорологических условий, но защищает рабочих от их неблагоприятного воздействия.

Нормальные метеорологические условия в помещениях АТП обеспечиваются за счет выполнения различных мероприятий. Нормальные метеорологические условия могут быть обеспечены следующими основными организационными и инженерно-техническими мероприятиями: механизацией; дистанционным управлением производственными процессами; защитой от источников тепловых излучений; средствами личной гигиены; устройством эффективной вентиляции и отопления.

3.3. Охрана окружающей среды и экологии при обеспечении нормальных метеорологических условий труда.

Проблема охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов является одной из актуальных среди человеческих проблем.

Определенную долю в загрязнении окружающей среды вносят автотранспортные предприятия, особенно автомобили. В состав отработанных газов автомобиля входят такие вещества, как окись углерода, окись азота, различные углеводороды, сернистый азот, соединения свинца, сажа. Только один исправный грузовой автомобиль с карбюраторным двигателем в течение года вырабатывает в атмосферу 8 - 10т окиси углерода. Транспортные средства являются источником повышенного шума и электромагнитных излучений.

Вредные вещества поступают в окружающую среду и в процессе ТО и ТР автомобилей. От кузнечного и сварочного участков в атмосферу поступает пыль, содержащая окислы различных металлов, сварочные аэрозоли, токсичные газы. От окрасочного участка – пары растворителей, аэрозоли красителей, пыль. От участка обкатки двигателей – отработавшие газы ДВС. В сточных водах АТП содержатся эмульгированные нефтепродукты, отработанные моечные и охлаждающие растворы, щелочные, кислотные, термиче-

ские и гальванические сбросы, грязевые отложения, продукты коррозии и другие загрязнители.

Для того, чтобы предотвратить загрязнение окружающей среды, проводится ряд мероприятий по защите окружающей среды:

1. снижение выброса вредных веществ в атмосферу АТП;
2. очистка и контролирования качества сточных вод;
3. снижение внешнего шума автомобилей;
4. поддержание исправного технического состояния автомобиля;
5. рациональная организация дорожного движения.

Список использованной литературы

1. Мирзиеев Ш.М., «Критический анализ, жесткая дисциплина и персональная ответственность должны стать повседневной нормой в деятельности каждого руководителя», изд-во «Узбекистон», 2017 год.
2. Каримов И.А., «Узбекистан на пороге XXI века: угрозы безопасности, условия и гарантии прогресса» – М. Издательский дом «Дрофа», 1997. – С.287.
3. Закон РУз «О внешнеэкономической деятельности Республики Узбекистан», 2000 год.
4. Таможенный Кодекс Республики Узбекистан, 2014 год.
5. Закон РУз «Об экспортном контроле», 2004 год.
6. Указ Президента РУз «О мерах по дальнейшей либерализации внешнеторговой деятельности в Республике Узбекистан», 2003 год.
7. «Транспортный сектор и транзит в Узбекистане в контексте экономической трансформации в средне- и долгосрочной перспективе: проблемы и решения», аналитический доклад, 2014 год.
8. «Предложения по улучшению рейтинга Узбекистана в ежегодном докладе Всемирного банка «Ведение бизнеса» в части показателя «Международная торговля»»: аналитический доклад, 2015 год.
9. Олимхонов А.О., «Как экспортировать свою продукцию?»: практическое пособие – Ташкент: Vaktria press, 2017. – 160 с.
10. Топалиди В.А., Ходжиев К.К., «Международные автомобильные грузовые перевозки»: Учебное пособие / Под ред. В.А. Топалиди. 2-е изд., доп. и перераб. Ташкент, 2005. Том I – 252 стр., Том II – 260 стр.
11. Глушкова Ю.О., Пахомова А.В., «Формирование и управление потоками внешнеэкономической деятельности предприятия»: научная статья, 2009 год.
12. Дегтярева О.И., Полянова Т.Н., Саркисов С.В., «Внешекономическая деятельность» - Издательство: Дело, 2008.

Интернет-ресурсы:

1. Официальный сайт Министерства внешней торговли Республики Узбекистан www.mfer.uz
2. Официальный сайт финансово-экономической газеты gazeta.norma.uz
3. www.vdnk.ru
4. Национальная база данных законодательства Республики Узбекистан www.lex.uz
5. Статистическое обозрение Узбекистана www.stat.uz

Приложение

Инструкция по заполнению CMR

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land)		Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief			
← Наименование и юр. адрес отправителя (указаны в счет-фактуре и накладной)		← Наименование и юр. адрес получателя (указаны в счет-фактуре и накладной)		 ← Штамп первого перевозчика с реквизитами.	
3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes Место / Ort Страна / Land		16 Перевозчик (наименование, адрес) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)		17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)	
← Место разгрузки (фактическое местонахождение клиента город, страна)		← Место и дата погрузки (фактическое местонахождение: город, страна; дата)		18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer	
4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag der Übernahme des Gutes Место / Ort Страна / Land Дата / Datum		5 Прилагаемые документы Beigefugte Dokumente		6 Эскизы и номера Kettzeichen und Nummern	
← Перечень документов, прилагаемых к отправляемому грузу		7 Количество мест Anzahl der Packstücke		8 Вид упаковки Art der Verpackung	
← Количество мест (указано в накладных, если нет - фактическое)		← Вид упаковки		← Наименование груза (указано в накладных, если нет - фактическое)	
9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes		10 Ставка, № Statistik - Nr.		11 Вес brutto, кг Bruttogewicht	
← Вес груза (при отправлении сборного груза указывает транспортная компания)		12 Объем, м³ Brummfang in m³		13 Класс Klasse	
13 Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung)		19 Подлежит оплате: Zu zahlen vom:		20 Отправитель Absender	
← Город и дата составления CMR (обычно совпадают с датой и городом, указанным в графе 4)		← Штамп первого перевозчика Указывается: путевой лист и дата, ФИО водителя		← Штамп получателя	
14 Объявленная стоимость груза Angabe des Wertes des Gutes (при превышении предела ответственности по п. 3 указывается только после согласования доп.) (wert der Wert des Gutes den lt. Kap. IV, Art. 23, übersteigt, so wird er erst nach Vereinbarung des Absenders)		15 Штамп отправителя		21 Дата am	
← Штамп отправителя		22 Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders		23 Путевой лист № _____ фамилии _____ водителя _____	
15 Штамп отправителя		23 Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers		24 Дата Datum	
21 Дата am		24 Дата Datum		25 Рефактура, номер/Акт, Кеттzeichen Polyprieten/Anhänger	
22 Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders		23 Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers		24 Подпись и штамп получателя Unterschrift und Stempel des Empfängers	
25 Рефактура, номер/Акт, Кеттzeichen Polyprieten/Anhänger		26 Тара/Ктз Markatur Polyprieten/Anhänger		27 Тариф I за 1 км Тарифное расстояние % за холст, тарачит/гр.	
← Заполняет транспортная компания!		← Заполняет транспортная компания!		← Заполняет транспортная компания!	
28 Тариф II Тарифное расстояние, км Схема		29 Тариф III Тарифное расстояние, км Схема		← Отчисления Отпращено заказчиком К оплате Валюта Код платежущка	

Образец заполненного товарно-транспортного документа CMR

1 Отправитель (наименование, адрес, страна) (Absender (Name, Anschrift, Land)) ИН ООО "SUNGREEN TEX" Ташкентская обл. г. Ангрен 5/3 квартал Республика Узбекистан		Международная товарно-транспортная накладная Internationaler Frachtbrief CMR № 000043 Diese Befrachtung unterliegt nicht einer gegenseitigen Absicherung des Besizers durch die Ursprungsstaaten oder das Bestimmungsgebiet im internen Straßengüterverkehr (CMR)	
2 Получатель (наименование, адрес, страна) (Empfänger (Name, Anschrift, Land)) ООО «НТО КОНСАЛТ» Россия 650044 г. Кемерово ул. Рутгерса 41/2 офис 1		16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) (Frachtführer (Name, Anschrift, Land)) UZB/074/170 "EURASIA TRANS LOGISTIC" 103/61, FARGONA YULI street TASHKENT Tel: (+99871) 295-83-83 Tel/fax: 8(371) 295-83-77 UZBEKISTAN	
3 Место происхождения груза (Anzahl/Ort des Ursprungs) Место/Страна г. Кемерово ул. Рутгерса 41/2 офис 1		17 Место назначения груза (Anzahl/Ort des Bestimmungsortes) Место/Страна Ташкент Узбекистан	
4 Место и дата выдачи документа (Ort und Tag der Ausstellung des Dok.) Место/Страна ТАШКЕНТ УЗБЕКИСТАН		18 Место и дата выдачи груза (Ort und Tag der Übergabe des Gutes) Место/Страна Ташкент Узбекистан	
5 Проложенные документы (Belegdok.) ТНВ № 8 от 23.05.2017 ТИР карнет XE80404103		19 Описание груза (Zusammenfassende Beschreibung des Gutes) 169 мест трикотажные изделия 6108910000, 6106100000, 6109100000, 6110201000, 6104320000, 6110209900, 6111209000, 6103320000, 6110209100, 6103420000, 6104420000	
6 Страна и место назначения (Land und Ort des Bestimmungsortes) 169 мест трикотажные изделия 6108910000, 6106100000, 6109100000, 6110201000, 6104320000, 6110209900, 6111209000, 6103320000, 6110209100, 6103420000, 6104420000		7 Страна и место происхождения (Land und Ort des Ursprungs) 1839 кг.	
13 Место и дата выдачи документа (Ort und Tag der Ausstellung des Dok.) Место/Страна Ташкент Узбекистан		14 Место и дата выдачи груза (Ort und Tag der Übergabe des Gutes) Место/Страна Ташкент Узбекистан	
15 Место и дата выдачи документа (Ort und Tag der Ausstellung des Dok.) Место/Страна Ташкент Узбекистан		20 Место и дата выдачи груза (Ort und Tag der Übergabe des Gutes) Место/Страна Ташкент Узбекистан	
21 Место и дата выдачи документа (Ort und Tag der Ausstellung des Dok.) Место/Страна Ташкент Узбекистан		22 Место и дата выдачи груза (Ort und Tag der Übergabe des Gutes) Место/Страна Ташкент Узбекистан	
25 Место и дата выдачи документа (Ort und Tag der Ausstellung des Dok.) Место/Страна Ташкент Узбекистан		26 Место и дата выдачи груза (Ort und Tag der Übergabe des Gutes) Место/Страна Ташкент Узбекистан	
28 Место и дата выдачи документа (Ort und Tag der Ausstellung des Dok.) Место/Страна Ташкент Узбекистан		29 Место и дата выдачи груза (Ort und Tag der Übergabe des Gutes) Место/Страна Ташкент Узбекистан	

Образец счет-фактуры (инвойса) для оплаты

Инвойс № 01

Дата: 31.01.20__ г.

Покупатель	ТОО «ПОКУПАТЕЛЬ», Казахстан
Продавец/Грузоотправитель	ООО «ПРОИЗВОДИТЕЛЬ», Адрес: Республика Узбекистан, область, город, дом.
Банк Продавца	ACCOUNT: 20208 840 00000000000001 IN THE UZBEK JOINT STOCK COMMERCIAL INDUSTRIAL CONSTRUCTION BANK UZPROMSTROYBANK. BRANCH OF TASHKENT REGION. SWIFT: UJSIUZ22. CORR. BANK CITIBANK N. A. NEW YORK, USA. SWIFT: CITIUS33 ACCOUNT: 3611-4296
Контракт №	№17 от 17.01. __ г.
Страна происхождения	Республика Узбекистан
Страна назначения	Республика Казахстан
Транспортировка	ж/д вагоны
Условия платежа	100% предоплата
Условия поставки	DAP ст.Келес-эксп (Incoterms-2010)
Товар	Сухие строительные смеси
Количество (штук)	
Цена товара за шт.(долл.США)	
Сумма к оплате (долл. США)	29 360,00
Место выпуска	Ташкент, Республика Узбекистан

Подпись и Печать _____

Образец сертификата качества

ДОКУМЕНТ О КАЧЕСТВЕ №

от _____ 20__ г.

Общество с Ограниченной Ответственностью
Адрес : г. Ташкент ,пр.Бунедкор, д.57

Смесь сухая растворная штукатурная накрывочная на гипсовом вяжущем
(5-50 mm)
по (Tsh 64-19094469-02:2010)

Партия № _____

– Дата изготовления _____

Объем партии , кг. _____

– Прочность раствора на сжатие , Мра _____

Подвижность , см _____

– Влажность ,% по массе _____

Время высыхания ,h _____

Водоудерживающая способность , % по массе _____

Прочность сцепления , Мра _____

Удельная эффективная активность естественных радионуклидов (А эфф),Бк/кг _____

Гарантийный срок хранения ,месяцев _____

Сертификат соответствия _____ действителен до _____

Ozbekistonda ishlab chiqarilgan

Предприятие гарантирует соответствие поставляемых изделий требованиям стандарта при соблюдении правил транспортирования, хранения и условий применения, установленных TSh 64-19094469-02:2010.

Ответственный за качество _____

Подпись

Ф.И.О.

Образец упаковочного листа

Упаковочный лист на товар по контракту № SP/EX – 01 от 08.08.2016г.

№	Наименование	Код ТН ВЭД	Кол-во банок в паллете (шт)	Кол-во коробок в паллете (шт)	Кол-во паллетов в фуре (шт)	Вес Банки	Вес брутто одной коробки (350гр=1 коробка) (кг)	Вес брутто одного паллета (1 паллет=20 шт) (кг)	Общий NETTO вес в одной паллете (48 кор x 7,5кг) (кг)
1	Варенье из Дыни	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
2	Варенье из Персика	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
3	Варенье из Вишни с косточкой	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
4	Клубничное Варенье	2007993300	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
5	Варенье из Абрикоса	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
6	Варенье из Сливы	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
7	Варенье из Инжира	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
8	Джем из Сливы	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
9	Джем из Персика	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
10	Джем из Дыни	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
11	Джем Клубничный	2007993300	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
12	Джем из Вишни	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
13	Джем Абрикосовый	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
14	Повидло из Яблок	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
15	Повидло Сливовое	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
16	Повидло из Абрикос	2007993900	720	48	1	Нетто: 520 гр Брутто: 830 гр	12,8	634,4	360
ИТОГО:			11 520	768	16			10 150,4	5 760

ВСЕГО БАНОК	11 520,0	шт
ВСЕГО КОРОБОК	768,0	шт
ВСЕГО ПАЛЛЕТ	16,0	шт

Образец сертификата о происхождении товара

1. Отправитель/Экспортер (наименование и почтовый адрес) ООО "Вагга организация" Юридический адрес		4. № <u>UZRU90220324</u>			
2. Получатель/Импортер (наименование и почтовый адрес) ООО "Наименование Получателя" Юридический адрес		СЕРТИФИКАТ О ПРОИСХОЖДЕНИИ ТОВАРА ФОРМА СТ-1 Выдан в Республике Узбекистан Для предоставления в <u>Российской Федерации</u> (наименование страны)			
3. Средства транспорта и маршрут следования (на сколько отправок) <u>жд транспортом</u> <u>ст. Чукурсай - ст. Сальск</u>		5. Для служебных отметок Контракт № XX от XX.XX.XXXXг. +доп соглашения			
6. №	7. Количество мест и вид упаковки	8. Описание товара	9. Критерии происхождения	10. Вес брутто/нетто (кг)	11. Номер и дата счета-фактуры
1.	Всего: <u>1700</u> мест	Указывается наименование товара, согласно инвойсу (счет-фактуре) *****	"П"	Всего: <u>27200/25500</u> *****	№ 51 от <u>21.12.2009г.</u> *****
2.			"П"		
3.			"П"		
4.			"П"		
***			*****		
12. Удостоверение Настоящим удостоверяется, что декларация заявителя соответствует действительности. ОАО "Узбекэкспертиза" г.Ташкент, 100007, ул. Паркентская, 51			13. Декларация заявителя Никто из подписавших заявляет, что вышеприведенные сведения соответствуют действительности, что все товары полностью произведены или подвергнуты достаточной переработке в Республике Узбекистан (наименование страны) и что все они отвечают требованиям происхождения, установленным в отношении таких товаров. Директор _____ Ф.И.О. Директора		
Подпись _____ дата <u>22.12.2009г.</u>  печать			_____ 22.12.2009 Подпись _____ дата _____ печать _____		
O'ZBEKISTON					

Эксперт: Ф.И.О. Эксперта, который оформил СТ-1

Образец фитосанитарного сертификата

ГЛАВНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ ПО КАРАНТИНУ РАСТЕНИЙ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН "УЗГЛАВГОСКАРАНТИН"		MAIN STATE INSPECTION ON PLANTS QUARANTINE OF REPUBLIC UZBEKISTAN "UZMAINSTATEQUARANTINE"
ФИТОСАНИТАРНЫЙ СЕРТИФИКАТ PHYTOSANITARY CERTIFICATE		№ 47 - 519167 
От: Организации по карантину и защите растений From: Plant protection and quarantine organization of <u>Республика Узбекистан, Госинспекция по карантину растений по Ташкентской области</u>		
Кому: Организации(ям) по карантину и защите растений To: Plant protection and quarantine organization of <u>Россия</u>		
Описание груза / Description of consignment /		
Экспортер и его адрес Name and address of exporter <u>ООО "POLYGRAF TRADE", г.Ташкент, М.Улугбекский р-н, ул.Зиёлилар, д.6.</u>		
Получатель и его адрес Declared name and address of consignee <u>ООО "ЭкспоСервис", Россия, г. Оренбург, ул. Володарского, д.5, оф.33Б.</u>		
Количество мест и описание упаковки Number and description of packages <u>мест - 2825 шт.</u>		
Маркировка (отличительные знаки) Distinguishing marks <u>отсутствует</u>		
Место происхождения Place of origin <u>Республика Узбекистан (Ташкентская область, Паркентский район)</u>		
Способ транспортировки Declared means of conveyance <u>жд вагон № 87761961</u>		
Пункт ввоза Declared point of entry <u>ст.Келес - ст. Илецк 1</u>		
Наименование продукции и количество Name of produce and quantity declared <u>Персики свежие - 1008 кг., нектарины свежие - 11610 кг., виноград свежий (ризамат) - 456 кг., виноград свежий (кишмиш) - 2432 кг., слива свежая - 4018 кг., морковь свежая - 19316 кг.</u>		
Ботаническое название растений Botanical name of plants <u>Prunus persica, Prunus persica var.nectarina, Vins vintera Prunus domestica, Daukus carota</u>		
<p>Настоящим удостоверяется, что растения или растительная продукция, описанная выше, были обследованы в соответствии с существующими методиками и правилами, признаны свободными от карантинных и других, причиняющих ущерб вредным организмам, и что они отвечают фитосанитарным требованиям страны-импортера.</p> <p><i>This is to certify that the plants or plant products described herein have been inspected according to appropriate procedures and are considered to be free from quarantine pests and practically free from other injurious pests and that they are considered to conform with the current phytosanitary regulations of the importing country.</i></p>		
Обеззараживание / Disinfestation, disinfestations treatment /		
Дата / Date / <u>18.07.2016 г.</u> Способ обработки / Treatment / <u>Фумигация АКТ № АФ-0106280</u>		
Химикат и его концентрация / Chemical (active ingredient), concentration / <u>РНЗ 3гр/м3</u>		
Экспозиция и температура / Duration and temperature / <u>72 часов +33+38С°</u>		
Дополнительная информация / Additional information /		
Дополнительная декларация / Additional declaration /		
	Место выдачи / Place of issue / <u>Ташоблгоскарантин</u>	
	Государственный инспектор / Name of authorized officer / <u>Холдарчаев Д.С.</u>	
	Дата / Date / <u>21 июля 2016 г.</u>	
	Подпись / Signature / 	
<p>Примечание: Никакие финансовые обязательства в отношении настоящего фитосанитарного сертификата не налагаются на службу по карантину растений или на кого-либо из её инспекторов или представителей.</p> <p>Note: No financial liability with respect to this phytosanitary certificate shall attach to service of quarantine of plants or to any of its officers or representatives.</p>		

Образец гигиенического сертификата



МИНИСТЕРСТВО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
Центр Государственного санэпиднадзора г. Ташкента
Свидетельство об аккредитации № UZ AMT 07 MAI 164 от 31.05.2010 г.

(наименование учреждения, выдавшего гигиенический сертификат)

ГИГИЕНИЧЕСКИЙ СЕРТИФИКАТ № 296777

от " 07 " Июля 20 12г.

действителен 07.07.2015 г.

Сухие строительные смеси теплоизоляционные.

наименование продукции

Серийное производство.

Допущено к производству, поставке, реализации, использованию.

Узбекистан

Организация-разработчик, производитель, поставщик

ООО «VI VERMICULITE GROUP», г. Ташкент, Чиланзарский р-н, ул. Бунёдкор, д.42А.

Письмо № 29 от 05.07.2012г. Цех: Таш обл, Янгйольский р-н, пос. Ниезбоши ул. Навруз.

TSh 64-22774765-01:2012.

Письмо ЦГСЭН Янгйольского р-на, № 03/37 от 11.01.2012 г.

Токсиколого-гигиеническая характеристика продукции: По радиологическим

(содержание радионуклидов) показателям соответствует требованиям СанПиН 0193-06;

протокол радиологической лаборатории № 1139 от 06.07.2012 г.

Область применения, назначения Для использования по назначению

Необходимые условия и регламенты использования, хранения, транспортировки и меры безопасности
При соблюдении санитарных норм и правил

Особые отметки Копия сертификата действительна при заверении подписью
и подлинной печатью органа, выдавшего сертификат или заявителя и проведении периодических
контрольных лабораторных испытаний.



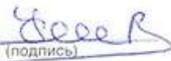
Зам. главного врача

Мирзамухамедов Ж.А.

(Ф.И.О. и подпись руководителя учреждения, выдавшего гигиенический сертификат)

от " 07 " Июля 20 12 г.

Образец сертификата соответствия

НАЦИОНАЛЬНАЯ СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН Орган по сертификации продукции легкой промышленности при ГП «ТГЦИС» г.Ташкент ул.Исмоил ота, 1а., тел.:150-38-70. (Свидетельство об аккредитации № UZ.AMT.06.MAI.260). <small>(Наименование органа по сертификации, адрес, № в Гос. реестре)</small>	
№ 1452975	
СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ 1452975	
	Зарегистрирован в Государственном реестре
	” 20 ” Декабря 20 13 г.
	№ Uz.SMT.01.260.1573965
	Действителен до ”04 ” Марта 20 16 г.
	Код ОКП _____ (справочный) Код ТН ВЭД _____ (справочный)
Узбекистан, ИП ООО «САРПАЛИА» <small>(предприятие, фирма, страна-изготовитель)</small>	
Настоящий сертификат удостоверяет, что идентифицированная должным образом продукция:	
Бутылки для пищевых жидкостей, банки и флаконы из медицинского стекла согласно приложения на одном листе 6 наименований.	
////////////////////////////////////	
СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО. <small>(количество или серийное производство)</small>	
соответствует требованиям нормативной документации O'z DSt 968:2005, TSh 64-00405688-01:2013.	
Схема сертификации:	3-СХЕМА.
Заявитель (изготовитель, продавец)	ИП ООО «САРПАЛИА» <small>(нужно подчеркнуть)</small> ИИН 302363425.
	г.Ташкент, Хамзинский р-н, ул.Строительная, 29. <small>(адрес)</small>
Сертификат выдан на основании:	
а) документов	Решение ОС при ГП ТГЦИС № 0178/3 Письмо №09/1177 от 18.12.2013г. ИП ООО «САРПАЛИА» Гигиенический сертификат Республиканский ЦГСЭН МЗ РУз за № 319275 от 01.03.2013г.
б) испытания образцов	В АИЛ «Композит» при НТЦ Композит протоколы испытаний № 178, № 178-1, № 178-2 от 01.03.2013 г. (UZ.AMT.07.MAI.704)
в) акта проверки производства	ГП Ташкентский ГЦИС от 01.03.2013 г.
Инспекционный контроль осуществляет	ГП Ташкентский ГЦИС» 1 раз в год: с периодичностью: 1 раз в 12 месяцев.
Особые отметки:	Данный сертификат действителен при соблюдении изготовителем условий договора на применение сертификата и знака соответствия №ЛД/13-94 от 04.03.13г.
Знак соответствия проставляется:	На маркировке продукции. Сертификат действителен при соблюдении условий транспортирования, хранения продукции.
Примечание: Копия сертификата соответствия действительна только после заверения печатью органом по сертификации или держателем подлинника.	
Руководитель органа по сертификации	 (подпись)
Эксперт	 (подпись)
	Ш.К. Усмонкулов (Ф.И.О.)
	Ш.К. Усмонкулов (Ф.И.О.)