

**А.С. Кучаров, и.ф.д., проф.,
Д.А. Ахрарова, и.ф.н., доц.,
Б.Б. Эгамбердиев, катта ўқитувчи, ТДИУ**

РОЛЬ ЛОГИСТИКИ В РАЗВИТИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Хозирги иқтисодиётни модернизациялаш даврида транспорт ташувларининг ўрни улкандир. Халқаро савдо, халқаро транспорт коридорларини республикамиз ҳудудидан кесиб ўтиши транспорт ташувлари ва хизматларини янада жадаллаштиришга чақиради. Республикамиз ҳукуматининг охирги йиллардаги саъйи-ҳаракатларидан ушбу жараёнларни, яъни транспорт ташувлари янада ривожланишига катта ёрдам бераётгани кўрилмоқда. Айниқса контейнер ташиш турлари, “эшикдан-эшикгача” формуласи охирги йилларда ривожланмоқда. Юқоридаги кўрсатилган улкан ишларни амалда ошириш учун бир нечта муаммолар ечими ушбу мақолада муҳокама қилинди ва тавсиялар ишлаб чиқилди.

Logistical transportation is considered to be important in our current situation of economic modernization. Considering it, there is the significance of sustaining international trade and improving the service of logistical transportation in international logistical corridors. In fact, the government of Uzbekistan has been supporting how to increase the quality of different related services in the context of logistical transportation. Particularly, container logistical transportation and parcel services are significantly improving and growing in the Republic of Uzbekistan. Relying on above mentioned, an attempt is done in this article in order to identify related issues along with approaches for tackling them.

Ключевые слова: *мультиmodalный, грузопоток, перевозки, логистика, производственно-транспортная компания, международные транспортные коридоры, терминал, спрос, функция, железнодорожный транспорт*

За последние несколько десятилетие транспортный мир претерпел значительные перемены. Всё большее число перевозок осуществляется по формуле «от двери до двери», задействуя при этом более чем один вид транспорта. Повышение эффективности мультиmodalных перевозок связано с координацией движения транспортных средств и грузопотоков из определённых центров управления. Они могут сосредотачиваться в крупных терминалах, распределительных или грузообразующих пунктах, вдоль прохождения крупных грузопотоков. Таким образом осуществляется интеграция звеньев мультиmodalной перевозки в единую систему, осуществляющую планирование перевозок с учётом логистического аспекта и скоординированной общей тарифной политики.

С развитием контейнеризованных перевозок тенденция развития интерmodalных перевозок с применением логистического подхода усиливается. Большая часть контейнеризованных грузов перевозится к месту

назначения более чем одним видом транспорта. Контейнеризация произвела глубокое изменение не только в материально-технической базе транспорта, но и в организации международных перевозок. Именно контейнерная революция 60-х привела к активизации развития мультимодальных и интермодальных перевозок.

На первом и последнем отрезке пути мультимодальной перевозки «от двери до двери» используются автомобильный, или, в меньшей степени, железнодорожный транспорт.

В Республике Узбекистан имеются давние традиции логистического менеджмента на автомобильном транспорте. Впервые логистический подход к организации перевозочного процесса автотранспортом был применен ещё в 1963 году и связан с организацией Республиканского управления междугородных автоперевозок «Узмежавтотранс». На базе крупных автохозяйств в г. Ташкенте, Ангрене, Андижане, Самарканде, Бухаре были созданы 5 транспортно-экспедиционных автопредприятий с грузовыми контейнерными станциями.

С упразднением системы централизованного управления перевозочным процессом в междугородном сообщении и порядка загрузки порожних автомобилей в попутном направлении встают новые задачи по улучшению логистического планирования автоперевозок. В условиях либерализации производственных отношений, выхода на рынок транспортных услуг автопредприятий различных форм собственности и частных автовладельцев, необходимо было обеспечить новый уровень работы, отвечающий принципам рыночных отношений.

Получение независимости поставило перед республикой задачу создания инфраструктуры, содействующей эффективному экспорту узбекского хлопка, цветных металлов, удобрений и прочих товаров на внешний рынок.

При участии национальных и иностранных инвесторов, программы ЕС TACIS-TRACECA была создана производственно-транспортная компания ООО «Bukhara Trans Terminal», которая осуществляет обработку, складирование и хранения хлопковой продукции республики. Она расположена в центре «Великого шелкового пути» и способствует интеграции узбекской хлопковой индустрии во внешний хлопковый рынок.

Удобное географическое положение терминала в центре хлопкового региона гарантирует кратчайшие маршруты. Для национальных и зарубежных компаний предоставляются комплексные транспортно-экспедиторские услуги, включая хранение, перевалку, пред отгрузочную инспекцию, декларирование с дальнейшей транспортировкой хлопка до конечных потребителей, с минимальными транспортными затратами.

Бухарский хлопковый терминал располагается на земельном участке в 19га, из которых площадь крытых складских помещений составляет 17 тыс. кв. м, площадь для открытого хранения грузов 5 тыс. кв.м, площадь для хранения контейнеров 8 тыс. кв. м.

Инфраструктура «Bukhara Trans Terminal» оснащена современным оборудованием, погрузочно-разгрузочной техникой, собственными складскими

площадями, оснащенными эффективной противопожарной системой. На терминале имеется возможность хранения грузов в различных таможенных режимах. Предлагаемым комплексом качественных услуг «Bukhara Trans Terminal» пользуются крупные хлопковые компании. «Bukhara Trans Terminal» становится одним из крупнейших хлопковым логистическим центром Азии.

Вблизи города Гулистан, центра Сырдаринской области на железной дороге активно развивается терминал «Ок-олтин» (Белое золото), предназначенный для перевозки хлопка - сырца в контейнерах. Здесь формируются железнодорожные составы с хлопком из Ферганской долины Узбекистана, Ташкентской и Сырдаринской областей.

Развитию логистики в Республике Узбекистан препятствуют следующие проблемы:

1. Управление цепочкой поставки. Управление цепочкой поставки практически отсутствует из-за преобладания традиционных систем оптовой и розничной торговли и отсутствия необходимой рыночной экспертизы. В международном масштабе развитие логистики было инициировано крупными предприятиями розничной торговли, особенно продуктами питания. В Узбекистане таких эквивалентных организаций нет. Группы, такие как Ardu, являются небольшими и сконцентрированы на Ташкенте. Отсутствует спрос на услуги национального распределения, с соответствующими транспортными парками и центральным и региональными складами, что является предшественником современной логистики. Учитывая ограниченный спрос на логистику и распределение, имеется ограниченная экспертиза как в управлении цепочкой поставки, так и в обеспечении сложных технологий распределения. Нет университетов, институтов или ассоциаций, предлагающих обучение в этих вопросах. По мере усовершенствования экономической конъюнктуры, с более высоким уровнем расходов потребителей, ожидается постепенный переход в секторе оптовой и розничной торговли к более крупным торговым точкам/магазинам. Это, наряду с увеличивающимися транспортными расходами и издержками обращения, приведет к безотлагательности внедрения более развитых логистических приемов.

2. Сторонние поставщики логистических услуг. Основными источниками этих ресурсов и экспертизы являются сторонние поставщики логистических услуг (3PL). Логистика не является бизнесом розничных торговцев, оптовиков и большинства производителей, и они передают эту деятельность на внешний подряд специализированным 3PL операторам. В большинстве стран, отрасль сторонней логистики (3PL) развивалась в несколько этапов из местных автомобильных перевозчиков в национального дистрибьютора, а затем в национального 3PL провайдера. Отрасль внутренних автомобильных перевозок является основным компонентом индустрии логистики. Отсутствие спроса на такие услуги и острые проблемы автомобильного транспорта мешают развитию логистики. По мере улучшения экономических условий, формирования спроса и с обновлением парка автотранспортных средств, будет возможность для внедрения методики управления цепочкой поставок и развития среды, в которой отечественные

автомобильные перевозчики смогут стать 3PL провайдерами, возможно, с привлечением международной экспертизы для поддержки постепенного перехода.

3. Спрос. Развитие логистических центров должно быть сконцентрировано на переходе от директив Правительства к физическому созданию объектов по всей стране, преобразовывая подход, обусловленный институциональными аспектами, в деятельность, управляемую спросом. Основной внутренней функцией логистических центров является транзитное складирование, в частности хранение для регионального распределения. Такие центры получают грузы крупными партиями от поставщиков, обеспечивают временное хранение, комплектуют заказы и организуют локальное распределение оптовикам, в розничные торговые точки или конечным пользователям, и могут также иметь функцию хранения запасов. Практически во всех случаях внутренние логистические центры будут опираться на автомобильный транспорт и располагаться на основных автомобильных транспортных узлах. Развитие логистических центров для внутренних целей не является целесообразным из-за отсутствия спроса и соответствующих транспортных ресурсов/экспертизы. Важно зарезервировать подходящие площадки для последующего использования на ключевых узлах. Они, вероятно, будут располагаться на окраине крупных городов, поблизости от основных пересечений дорог. Неопределенный уровень спроса затягивает развитие международных логистических центров. Такие центры в других местах развивались совместно с внутренними центрами, или как часть ВТС. Значительный внутренний спрос маловероятен в кратко- и среднесрочной перспективе, хотя международный спрос должен расти, учитывая быстрый рост международной логистики. Спрос на международные объекты должен быть принят во внимание в первую очередь, нежели чем в сочетании с потребностями внутреннего рынка. Отсутствие доступных данных для оценки спроса является ключевой проблемой. У таможенных органов Узбекистана еще нет автоматизированной системы таможенной очистки, которая позволяла бы обрабатывать импортируемые и экспортируемые товары по пунктам отправления, назначению и статистическому номеру товара, для упрощения прогнозирования спроса. Необходимо сделать доступными данные о грузопотоках. Эти данные, в сочетании с производственными данными, могут дать представление о параметрах экспортных перевозок из мест производства в пункты назначения с тем, чтобы оценить оптимальное расположение терминалов. Проект ТРАСЕКА (стоимостью 5.5 млн. Евро), начавшийся свою работу в 2007г., где Узбекистан является ведущим пропагандистом. Проект произвел оценку спроса на логистические центры по всей Центральной Азии. Если не будут предоставлены данные об спросе на импорт и экспорт, будет сложно определить в количественном выражении спрос на логистические терминалы, а также место, где они должны располагаться.

4. Функция. Правительство предложило, что логистические центры должны быть объектами по консолидации экспортных грузов, главным образом для того, чтобы снизить высокие расходы на хранение за границей. Это повлечен

за собой существенное изменение в экспортной логистике и условиях продажи. Покупатель или узбекский экспортер станут ответственными за сложную перевозку из пункта консолидации в пункт FOB в порту или зарубежной погрузо-разгрузочной железнодорожной станции, где в настоящее время хранятся товары узбекских экспортеров. Товары будут перевозиться в соответствии с полученными заказами, нежели чем крупными партиями, что повлечет серьезные изменения логистики экспорта для конечного пользователя. Многие товары представляют собой сырье, закупленное брокерами, которые затем хранят стратегические запасы и доставляют их согласно полученным заявкам. Крайне важно, чтобы любые изменения в экспортной логистике быть приемлемыми для клиентов и не ставили Узбекистан в невыгодное конкурентное положение. Необходимо принять во внимание все последствия развития логистических терминалов. Необходимо обратить внимание на обработку импортных грузов. Грузы в центрах будут постоянно нуждаться в экспортной очистке, а потому таможенные и другие органы будут постоянно присутствовать там, и будет достаточно просто расширить масштаб услуг. Импортные грузы, как правило, имеют более высокую стоимость единицы изделия, а потому потенциально может породить более высокие доходы за оформление. Хотя большинство импортных грузов -доставляется непосредственно конечным пользователям, может быть определенный спрос на использование логистических центров, особенно если они имеют статус ВТС. Если центры располагаются Свободной зоне, они могут быть привлекательными для импортных грузов.

5. Новые и существующие сооружения. Необходимо прояснить взаимоотношение между существующими терминалами и логистическими центрами. В Статье 2 Протокола № 1 заседания кабинета Министров от 10 февраля 2006 г. станции Чукурсай, интермодальный терминал, которым управляет компания Шош-Транс в Ташкенте и Бухара были указаны в качестве мест для создания таких центров. Если существующие терминалы могут функционировать в качестве логистических центров, снижается необходимость в новых разработках, хотя может быть необходимость в таких сооружениях в Ферганской долине и Термезе. Логистические центры должны развиваться постепенно, используя сочетание существующих и специально построенных объектов и сооружений. Использование существующих сооружений является стратегией с низкой степенью риска до тех пор, пока спрос не будет подтвержден. Все разработки должны иметь технико-экономическое обоснование, если необходимо государственное или донорское финансирование.

6. Соединяемость видами транспорта и выбор места. Соединение железнодорожным транспортом является обязательным, учитывая доминирование хлопка. Многие хлопкоочистительные заводы соединены железной дорогой, а перевозка с хлопкоочистительных заводов в пункты консолидации лучше всего выполняется железной дорогой. Все объемы должны иметь железнодорожное сообщение. Изменения в логистике экспорта может благоприятствовать повышенному использованию автомобильного

транспорта, в отличие от перевозки навалом по железной дороге. Предложения в Статье 2 являются логическими и существующие интермодальные терминалы должны быть созданы в Ташкенте, в Бухаре, и один из объектов должен быть создан в верхней части Ферганской Долины. Необходимо рассмотреть вопрос создания совершенно нового терминала в Термезе, в сочетании со Свободной Зонай. Как только будет продемонстрирована жизнеспособность таких объектов, можно будет рассматривать вопрос о создании дополнительных центров.

7. Консультации. Развитие экспортных терминалов повлечет за собой существенные изменения в логистике, основанные на консолидации и продаже/доставки из терминалов. Для подтверждения интенсивности потоков необходимо заручиться согласием заинтересованных сторон с целью обеспечения необходимого уровня собственности. Инфраструктура сама по себе не породит спрос. Для таких экспортных грузов, как хлопок, представляется возможным указывать направление движения, но важно, чтобы брокеры и покупатели были готовы приспособиться к таким изменениям. Необходимым условием создания логистических центров являются межотраслевые консультации.

8. Привлечение инвестиций. Логистические центры не развивались из-за отсутствия финансирования. Несмотря на ряд предварительных технико-экономических обоснований, большинство из которых рекомендуют иностранные инвестиции, документация не соответствует жизнеспособному экономическому обоснованию проекта, удовлетворяющего потребности иностранных инвестиций. Техничко-экономические обоснование должны включать коммерческие бизнес-планы для инвесторов, в качестве проспекта. Создание нового объекта в Термезе может быть подходящим плотным проектом, а в остальных местах развитие будет проходить как расширение существующих объектов.

Список использованной литературы

1. Чудаков А.Д. Логистика. Учебник. -М.:ООО РДЛ, 2007. - 232 стр.
2. Саматов Ғ.А., Қориева Ё.К. Логистика. Услугий қўлланма. -Т.: Фан, 2005. – 296 бет.
3. Рашидов К.К. Халқаро қўламда йўловчи ва юк ташишининг ҳуқуқий асослари. Ўқув қўлланма. -Т.: Адабиёт, 2004. - 128 бет.
4. Қориева Ё.К. Ташқи иқтисодий фаолиятда транспорт таъминоти. Ўқув услубий модул, -Т.:ТДИУ, 2004. – 125 бет.