



Проект TRACESA
Юридическая и нормативная
структура

**Перевозки
узбекского хлопка
Заключительный
отчет**

Сентябрь 1997

Часть 1-Профиль Рынка
(дополненная)

Часть 2-Развитие Логистики

ПРОЕКТ TRACESA

**СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ, ТАМОЖЕННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ И
ЭКСПЕДИРОВАНИЕ ГРУЗОВ**

ПРОЕКТ ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ УЗБЕКСКОГО ХЛОПКА

КРАТКИЙ ОБЗОР

(ОТЧЕТ ОБ ОКОНЧАНИИ ПРОЕКТА)

август 1997

ЧАСТЬ I - ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА (дополненная) Декабрь 1996

ЧАСТЬ II - РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ Август 1997

**Проект по транспортировке узбекского хлопка
Форма 1.2. ПЕРВАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА**

Название проекта	: ТРАСЕКА Содействие торговле, таможенным процедурам и экспедированию		
Номер проекта	: TNREG 9308		
Страны	: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан		
	Глава ИНТГ	Консультант ЕС	
Название :	_____	Скотт Вилсон	
Адрес :	_____	Scott House, Basing View, Basingstoke, Hampshire RG21 4JG	
Телефон :	_____	(01256) 461161	
Факс :	_____	(01256) 46058	
Телекс :	_____		
Контактное лицо :	_____	Ричард Леветт	
Подписи :	_____		

Дата отчета 10/97

Отчетный период :

Автор отчета : Р Леветт/А Бейли

Контролирующая группа ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро ТАСИС [менеджер]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

ОГЛАВЛЕНИЕ

Краткое изложение выводов и рекомендаций	3	
Часть I	Исследование рынка	
1.	Введение	12
2.	Профиль рынков хлопка	16
2.1	Мировой рынок	16
2.2	Европейский рынок	21
3.	Анализ европейского рынка	26
3.1	Введение	26
3.2	Критерии условий закупки и транспортировки	27
3.3	Стоимость	29
3.4	Логистика	30
3.5	Вопросы качества	35
3.6	Контейнеризация	35
3.7	Использование порта Поти	37
4.	Ситуация в Узбекистане	40
4.1	Профиль рынка	40
4.2	Определение продавцов и покупателей	41
4.3	Условия продаж	43
4.4	Сортность и ценообразование	43
4.5	Логистика	45
4.6	Отгрузка через Поти	47
5.	Направления развития	51
5.1	Достоинства TRACECA	51
5.2	Контейнеризация	55

Часть II	Развитие логистики	
6.	Предложения по программе технической помощи	61
7.	Мониторинг логистики	64
7.1	Перевозка хлопка - сырца от точки производства до обрабатывающего завода	64
7.2	Перевозка от заводов к железнодорожным станциям	66
7.3	Загрузка в железнодорожные вагоны и отправка к пунктам консолидации и границам	68
7.4	Первозки от пограничного перехода к порту FOB	70
7.5	Разгрузка вагонов и хранение в ожидании морской перевозки	72
7.6	Перевозка хлопка в порт вторичного распределения	74
7.7	Проблемы в области логистики	75
8.	Инвестиции в средства	80
8.1	Принципы инвестирования	80
8.2	Центр логистики в Бухаре	81
8.3	Складские мощности в Потти	85
8.4	Портовое оборудование в Потти	90
8.5	Обзор инвестиций	93
9.	Затраты и выгоды контейнеризации на маршруте TRACECA	95
9.1	Затраты обычной логистической цепочки	96
9.2	Затраты контейнерной логистической системы	100
9.3	Оценка затрат и выгод	105
10.	Контейнерная перевозка грузов	113
10.1	Существующая в настоящее время контейнерная перевозка грузов	113
10.2	Возможности контейнерной перевозки грузов	115
10.3	Обработка контейнерных грузов в Узбекистане	117
10.4	Тарифы по транспортировке хлопка из Узбекистана	119
10.5	Изменения условий продажи	124
10.6	Общие выводы по контейнерным поставкам хлопка	127

Краткое изложение выводов и рекомендаций

В октябре 1996 года была утверждена программа технического содействия с целью оказания помощи государству Узбекистан в развитии транспортировки хлопка по региональному “коридору” TRACECA. Первоначально программа состояла из 2-х параллельных программ по исследованию рынка в Европе и регионе TRACECA. Это проектировалось с той целью, чтобы представить более общую картину хлопкового рынка, выявить потенциальные возможности использования регионального “коридора” и введения мультимодальных транспортных систем. В Узбекистане была сформирована Транспортная комиссия для оказания содействия в развитии транспортировки хлопка по маршруту TRACECA.

Выводы

Часть 1 - РЫНОЧНАЯ ОРИЕНТАЦИЯ

(Выпуск отчета-декабрь 1996г. и обновленная версия)

- 1) Ежегодно во всем мире производится приблизительно 19 миллионов тонн хлопка. Узбекистан, производя ежегодно 1,1-1,2 миллиона тонн хлопка, занимает 5 место в мире среди крупнейших производителей хлопка, выпуская 6-7% мировой продукции.
 - 2) Мировое потребление хлопка упало ниже ожидаемых уровней, что привело к значительному увеличению запасов до 10 миллионов тонн.
 - 3) Узбекистан при его небольшом объеме потребления хлопка внутри страны является вторым в мире крупнейшим экспортером хлопка, составляющим 16% мирового экспорта.
 - 4) Европа является значительным потребителем хлопка, и на ее долю приходится 14% всего объема потребления. Европа импортирует 36% всего экспортируемого хлопка, но этот объем уменьшается в связи с закрытием прядильных фабрик, особенно в требующих больших трудовых затрат отраслях хозяйства, расположенных в северной части Европы.
- #### Исследование европейского рынка
- 5) Основным растущим рынком для ввозимого хлопка являются страны юга Европы - Италия, Португалия и Турция - т.е. страны, которые имеют удобное местоположение для поставок по маршруту из региона TRACECA.

6) Хлопок продается на условиях франко поставки. Продавец обязан за свой счет погрузить и доставить товар на борт судна. Покупатель обязан оплатить доставку из порта отгрузки до конечного пункта получателя. Большинство портов по отгрузке узбекского хлопка расположены в Европе.

7) Цена хлопка в основном зависит от его качества или сорта, однако на нее также влияют такие факторы, как имидж товара, рынок товара и увеличение объемов запаса. В настоящее время узбекский хлопок продается по более низким ценам, чем хлопок, выращиваемый в других странах. Достоверная принадлежность определенному сорту - важный фактор снижения цены.

8) Большая часть хлопка транспортируется через Ригу, расположенную в Латвии. Это наиболее удобное по расположению место, куда стекается большинство покупателей видя здесь хорошие для себя возможности. Проблемы возникают из-за ограниченной емкости хранилищ и организованной преступности. Ильичевск используется в основном для отгрузки товара в страны Средиземноморья, так как вторичные расходы по распределению сырья на такие расстояния ниже, чем использование Риги. Бандар - Аббас рассматривается как новая возможность доставки железной дорогой и предоставления услуг по отгрузке на Дальний Восток.

9) Имеются серьезные проблемы в классификации хлопка по сортам. Существующая система, основанная на проведении классификации хлопка по сортам на местных хлопкоочистительных заводах, не отвечает требованиям покупателей. Имеются также сложности, связанные с повреждением и порчей кип хлопка, которые не могут быть определены при помощи существующих методов взятия проб.

10) Оптовики широко используют контейнерные перевозки для вторичного распределения хлопка. Считается, что средне-азиатские кипы хлопка - наиболее удобны для контейнерной перевозки, учитывая повышенный коэффициент загрузки. Если с самого начала осуществляется контейнерная перевозка эти изменения следует оговаривать в условиях отгрузки.

11) Оптовики хлопка не считают Поти удобным портом для отгрузки. У них имеются сомнения относительно безопасности, возможных ограничений и отсутствия услуг по отгрузке. Хотя некоторые из этих сомнений могут быть недостаточно обоснованными, все же вполне понятно, что данная проблема требует разрешения.

Исследование узбекистанского рынка

12) Продажа экспортируемого хлопка в Узбекистане контролируется Министерством внешнеэкономических отношений. Узхлокопромсбыт - отдел Министерства промышленности, отвечающий за поставку хлопка и первичное распределение до порта отгрузки. Узвнештранс обеспечивает транспортировку хлопка с хлопкоочистительных заводов до порта отгрузки.

13) Имеются проблемы по недостаточному инвестированию транспортных средств, хлопкоочистительных заводов и упаковочного оборудования, что влияет на производительность и качество.

14) Условия хранения в Поти не отвечают современным требованиям, ими не предусмотрено наличие соответствующих потивопожарных систем. В связи с отсутствием погрузочно-разгрузочного оборудования, соответствующего электроэнергетического обеспечения и недостаточного контроля за рабочим персоналом погрузочно-разгрузочные работы находятся на низком уровне.

15) Существующие условия торговли являются компромисными между несовпадающими интересами продавца и покупателя, и в настоящее время отсутствует потребность в изменениях для коммерческих торговых предприятий. Заниженные затраты по использованию Поти при первичном распределении товара является преимуществом продавца.

16) Вполне вероятно, что контейнерная перевозка хлопка должна быть достаточно жизнеспособной, если она осуществляется по морю. Это означает то, что если погрузка в контейнеры осуществляется в Узбекистане, то доставка груза будет производиться непосредственно "от двери до двери".

17) Главная обеспокоенность относительно использования контейнеров для перевозки хлопка заключается в низком коэффициенте загрузки на сухопутном участке пути и отсутствии порожних контейнеров в хлопководческих регионах.

Часть 2 - развитие логистики

18) Из-за отсутствия современного планирования логистики транспортировки хлопка по коридору TRACECA имеются значительные различия в объемах перевозки хлопка, что приводит к созданию проблем в «пунктах напряженного движения» по данному маршруту.

- 19) «Пунктом напряженного движения» по данному маршруту является единственная железнодорожная линия, проходящая через Туркменистан, транспортная развязка, проходящая через Каспий, западный горный район Тбилиси и порт Поти, где используются склад для хранения хлопка. Предполагается, что наиболее серьезное препятствие обусловлено возникновением потенциального недостатка мощностей для транспортировки хлопка через Каспий.
- 20) В порту Поти имеются недостаточные мощности для того, чтобы обеспечить перевозку, и хранение хлопка. Существующие мощности для хранения являются недостаточными, что приводит к тому, что большие объемы хлопка подвергаются порче в ожидании их реализации. Срочно требуются новые хранилища для хлопка, также необходимо согласование и решение вопроса реализации хлопка, поврежденного в результате ненадлежащих условий хранения.
- 21) Были значительно усовершенствованы погрузочно-разгрузочные работы в порту Поти, в основном, в результате увеличения ручного труда, так как не осуществлялось инвестирования оборудования. Однако уровень производительности в порту Поти не может сравниться с производительностью погрузочно-разгрузочных работ в Риге или в западно-европейских портах, что обуславливает потребность в инвестировании.
- 22) Проект Tacis должен рассмотреть вопрос инвестирования в инфраструктуру и оборудование, которое увеличит объем перевозок хлопка по региону TRACECA. Однако инвестирование должно иметь целевую направленность, чтобы избежать организационные проблемы. Было предложение о выделении инвестиции размером до 2-х миллионов экю.
- 23) Создание логистического центра в Бухаре будет способствовать контролируемой отгрузке хлопка в регионе TRACECA и обеспечит размещение контейнеров с хлопком, имеющихся в настоящее время и предполагаемых в будущем. Участие проекта Tacis в обеспечении Центра оборудованием будет способствовать его укреплению.
- 24) Активное вовлечение и поддержка организаций, контролируемых в настоящее время логистику перевозки отгружаемого на экспорт хлопка, будут играть существенную роль для достижения поставленных Центром целей.

- 25) Поданы предложения по созданию хранилища площадью 30 000 кв.м в Потти при возможном финансировании ЕБРД в размере 6-10 миллионов USD. Однако потребуются несколько лет для согласования вопроса финансирования. Существует необходимость выработки совместной стратегии для управления возросшими перевозками хлопка в 1998г. Существующие хранилища чая могут быть временно приспособлены в качестве дополнительных условий для хранения хлопка.
- 26) Создание завода по упаковке хлопка в Потти позволит повторно упаковать тюки поврежденного хлопка и продать вновь упакованные тюки, тем самым обеспечивая доход и освобождая площади для хранения.
- 27) Необходимо рассмотреть вопрос инвестирования в оборудование в порту Потти, так как без этого нельзя будет далее поднять производительность только на базе повышения труда рабочих.
- 28) Если порт Потти сохранит и расширит свою роль в качестве важного порта по транспортировке и хранению хлопка, важно определить, причал разгрузки-погрузки хлопка как объекта реконструкции. Предполагаемые небольшие инвестиции проекта Tacis будут иметь целевую направленность на усовершенствование погрузочно-разгрузочных работ, а не будут предназначены для порта в целом. Определенный причал может быть выбран в качестве одного из условий вложения.
- 29) Получение инвестиции должно быть обосновано решением главных проблем, связанных с точным временем по использованию крана, с перебоями в подаче энергии, нехваткой погрузочно-разгрузочных средств.
- 30) Затраты по транспортировке хлопка с хлопкоочистительных заводов до портов FOB отвечают интересам стран коридора TRACECA, так как здесь существуют достаточно умеренные тарифы по ж/дорожным перевозкам на небольшие расстояния.
- 31) Затраты на единицу груза из расчета 1 тонны перевозимого хлопка в контейнерах значительно выше, чем затраты традиционной системы перевозки хлопка в крытых ж/дорожных вагонах до порта FOB или до пограничного поста.
- 32) Основными причинами различий в затратах являются:

- Экономия, обусловленная перевозкой 51,6 тонн хлопка в 14 метровом крытом вагоне по сравнению с 27 тоннами хлопка, перевозимого в 2-х контейнерах в вагоне платформы длиной 14 метров
 - существующие тарифы по ж/дорожной контейнерной транспортировке имеют дискриминационную величину по сравнению с существующими тарифами на традиционную перевозку хлопка
 - существующие затраты на контейнерную перевозку, не имеющей скидок, обусловлены ее небольшими объемами по сравнению с традиционными перевозками, связанными с большегрузной транспортировкой.
- 33) Отсутствуют технические причины, по которым невозможно было бы осуществлять контейнерную перевозку хлопка в Узбекистане, хотя в наличии нет специализированных ресурсов. В связи с этим требуется использование сортировочных центров. Это приводит к возрастанию затрат на единицу груза в процессе сборки хлопка до того, как производится его контейнеризация, хотя связанные с этим дополнительные затраты не являются настолько значительными, чтобы контейнеризация была не конкурентоспособна с традиционной перевозкой хлопка.
- 34) Обеспокоенность вызывает тот факт, что имеющееся в Узбекистане количество пустых контейнеров 40 футов может быть недостаточно для перехода на контейнеризацию.
- 35) Главным сдерживающим фактором контейнеризации являются затраты по ж/дорожной перевозке от границы Узбекистана до порта FOB и от порта FOB до границы FOR. Применение доставки груза «от двери до двери» не дает достаточной экономии для покрытия этих дополнительных расходов. Возможность сокращения расходов ограничивается перевозкой по маршруту TRACECA через Каспий. Экономический анализ показывает, что Рига больше подходит для контейнерной перевозки хлопка, нежели порт Поти, однако Поти - намного лучше для традиционной большегрузной перевозки.
- 36) Первоначальная проверка, проведенная по ж/дорожным тарифам, свидетельствует о том, что существует много оснований для введения специальных тарифов по контейнерной перевозке грузов, которые будут способствовать ее широкому использованию и внедрению доставки груза «от двери до двери».
- 37) Предложения по реализации хлопка из логистических центров не будут способствовать продвижению контейнеризации. Обеспокоенность вызывает то,

что покупатели не будут заинтересованы предложениями, и не будет понят смысл денежных потоков. Важно, чтобы был полностью понят смысл изменений в условиях продажи.

- 38) Не предполагается, что контейнерная перевозка хлопка должна за короткий срок значительно внедриться на рынок хлопка. Ее долгосрочное использование будет определено более благоприятной экономической обстановкой в сфере транспорта. Внедрение услуг по доставке груза «от двери до двери» в страны Европы по Черному морю может привести к улучшению экономической обстановки в сфере транспорта и соответственно к росту контейнеризации.

Рекомендации

Часть 1. - Рыночная ориентация

1) Программа технического содействия должна быть направлена на решение вопросов, поставленных в рамках программы исследования. Это позволит акцентировать внимание на усовершенствовании существующих систем транспортировки и учесть контейнерные перевозки.

2) Необходимо осуществлять мониторинг отгрузки всего хлопка по маршруту TRACECA. Следует представлять результаты на рассмотрение Транспортной комиссии и предлагать меры по решению имеющихся проблем.

3) Рекомендуется провести специальную инвестиционную оценку порта Поти и необходимости создания специализированного хлопкового хранилища в Узбекистане. Задача заключается в том, чтобы сформулировать предложения по необходимости инвестирования маршрута TRACECA с тем, чтобы сделать его более привлекательным для покупателей хлопка, и определить, на каком участке маршрута следует осуществлять контейнерную перевозку хлопка.

4) Необходимо провести тщательную проверку технических возможностей контейнерной перевозки хлопка и найти возможное решение для осуществления контейнерной перевозки «от двери» поставщика «до двери» потребителя. Следует провести очередное исследование условий торговли с учетом контейнерной перевозки.

5) Рекомендуется провести исследование затрат и результатов контейнерной перевозки хлопка для того, чтобы убедиться в правомерности экономической выгоды предложений по контейнерной перевозке хлопка для компании Daewoo. В

исследовании должно быть представлено сравнение затрат по использованию каждого из главных транспортных “коридоров” перевозимого хлопка.

6) Транспортная комиссия должна активно участвовать в выполнении программы, проводя регулярные встречи по обсуждению вопросов программы технического содействия.

Часть 2. Создание логистики.

- 7) Рекомендуется то, чтобы логистическая мониторинговая система расширилась до включения в нее цепочки по транспортировке, связанной со сбором хлопка с хлопкоочистительных заводов. В сущности, сбор хлопка с хлопкоочистительных заводов мог бы быть организован в определенное время и день для погрузки его в грузовой состав, идущий по расписанию. Таким образом будет осуществляться контроль за логистикой доставки хлопка из сборочного пункта в пункт доставки. В результате будет обеспечена четкость работы, повысится точность сроков перевозки и сократится риск несвоевременных взаиморасчетов, вызванных задержкой.
- 8) Рекомендуется то, чтобы проектом Tacis была рассмотрена программа поэтапного инвестирования оборудования предполагаемого Логистического центра в Бухаре. Объем инвестиции не должен превышать 2 миллионов экю и должен включать средства на оборудование и помещения.
- 9) Рекомендуется то, чтобы осуществление этой программы соответствовало существующим условиям. Важным условием должно быть то, что Центр создается не с использованием финансирования Европейского Союза и то, что он должен быть поддержан стороной, контролирующей экспорт хлопка.
- 10) Рекомендуется то, что проектом Tacis должно быть проведено техническое исследование возможности реконструкции и расширения существующего склада под чай, чтобы максимально расширить условия для хранения на этом участке, тем самым временно решая проблему, пока не построены новые хранилища. По предварительным расчетам, затраты на эту реконструкцию будут составлять 1,5 миллиона экю.
- 11) Рекомендуется то, что проектом Tacis должен быть рассмотрен вопрос обеспечения финансирования строительства нового завода по упаковке хлопка, как части объекта по строительству хранилища хлопка в порту Потти. Предполагается, что требуемые для этого затраты в размере 80 000 экю должны быть получены от реализации поврежденного в результате хранения хлопка.

- 12) Рекомендуется то, что проектом Tacis должно быть рассмотрено предложение о предоставлении 0,5 миллионов эю на оборудование по восстановлению набережной : кранов, генератора и автопогрузчиков. Любая реконструкция должна осуществляться с учетом существующих условий, в частности, в первую очередь должна быть направлена в на причал погрузки-разгрузки хлопка, возможно причал № 9.
- 13) Рекомендуется то, чтобы организации, задействованные в управлении логистикой транспортировки хлопка, отправляемого на экспорт, провели подробный анализ затрат прежде, чем приступят к продвижению новых маршрутов и методов отгрузки хлопка.
- 14) Рекомендуется то, чтобы экспертами ЕС было проведено изучение количества неиспользуемых в Узбекистане в течение определенного срока 20 футовых и 40-футовых контейнеров для выявления объема неиспользуемых мощностей. Исследование должно включать сведения о собственности контейнеров и возможных ограничений, связанных с использованием контейнеров на обратном пути маршрута.
- 15) Рекомендуется то, чтобы были проведены договоренности по установке специальных тарифов на перевозку контейнеров к западным рубежам с тем, чтобы использование контейнерной перевозки стало конкурентоспособным по сравнению с традиционной ж/дорожной перевозкой. Данный вопрос должен быть в отдельности рассмотрен проектом TRACECA по ж/дорожным тарифам.
- 16) Рекомендуется то, что прежде, чем вводить существенные изменения в систему международной продажи хлопка, компетентными организациями должен быть проведен глубокий анализ.

ЧАСТЬ I - ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА

1. Введение

Государства-партнеры регионов Средней Азии и Закавказья обратились с просьбой к руководству Программы TRACECA с целью оказания им технического содействия по решению ряда вопросов, среди которых значился вопрос отгрузки и транспортировки хлопка по “коридору” TRACECA. На встрече, состоявшейся в Брюсселе 25 марта 1996года, руководство Проекта TRACECA обратилось к менеджерам Проекта с просьбой оказания активного содействия в отгрузке и транспортировке хлопка по “коридору” TRACECA.

14 мая 1996 года было подписано соглашение государствами Узбекистана, Туркменистана, Азербайджана и Грузии по более активному использованию грузинских портов Поти и Батуми. Предполагалось, что это приведет к значительному увеличению всех транспортных потоков, особенно связанных с перевозкой хлопка, как через порты, так и по “коридору” TRACECA. Вполне понятно, что это была в большей мере договоренность, нежели заключение контракта с выполнением обязательств, и тем самым был подписан только протокол о намерениях по маршрутам движения через порты.

В Указе № 194, изданном Президентом Узбекистана Каримовым, говорится о том, что будет разработан план определения и создания специальных мест отгрузки хлопкового волокна в контейнеры, с последующей экспортной отправкой через порт Поти в 1996г - 10 000 тонн., в 1997г - 30 000 тонн и к 2 000 году увеличить экспорт хлопка до 100 000 тонн. В дополнение к этому в г.Бухара должно быть построено хлопкохранилище мощностью 40 000 тонн хлопка, оснащенное специальными опытно-исследовательскими лабораториями. В Поти должен быть размещен представитель государства Узбекистан, осуществляющий контроль за действием и отгрузкой импортных и экспортных партий груза.

В ответ на запрос руководства TRACECA в мае-июне 1996г. было проведено первоначальное исследование рынка хлопка в Узбекистане с целью выявления потенциала для использования мультимодального транспорта в экспорте хлопка. В данном исследовании были определены проблемы, связанные с транспортировкой хлопка, отражены используемые в настоящее время маршруты перевозки и намечены возможности использования контейнерной перевозки через порт Поти.

После того, как с руководством TRACECA обменялись письменными документами, и был представлен Отчет о ходе работ Мультимодального проекта с

предложенным в нем рабочим вариантом Технического задания, было подписано соглашение о принятии Программы технического содействия. Проект был утвержден и принят к выполнению в конце октября 1996года. Первоначальная программа состояла из двух основных частей:

- Оценка рынка. Должны были проводиться параллельно два исследования - одно в Европе по изучению европейского рынка и перспектив его развития, другое - в Узбекистане - по изучению существующей обстановке на рынке Узбекистана с точки зрения его перспективы. Задача проводимого исследования заключалась в обосновании потребностей в техническом содействия в рамках данной программы. Важным моментом было то, чтобы доказать что Проект отвечает требованиям и предполагает рекомендации, которые приведут к изменениям. В данном отчете содержатся результаты по двум этим исследованиям.
- Создание Транспортной комиссии (Целевая группа по поддержке транспортировки грузов) в целях поддержки транспортной перевозки хлопка по “коридору” TRACECA. В соответствии с Программой Tacis по оказанию технической помощи государству Узбекистан 1 ноября 1996г. Кабинетом министров было принято решение по созданию Комиссии для координации деятельности, осуществляемой по Программе Tacis, и в конце ноября 1996 года был утвержден численный состав членов этой Комиссии.

В состав Комиссии были назначены следующие лица:

Абдугафар А. Вахабов, Начальник Отдела Узгосхлопкопромсбыт
Фуод В. Бахадиров, Генеральный директор Узбекжелдорэкспедиция
Мурат А. Халисов, Помощник Генерального директора, Шоштранс
Сергей.Г. Триков, Начальник Автотранспортного отдела, МВЕС
Рустам Ташпулатов, Ведущий специалист, Фирма “Экспорт”, Узвнештранс
Тулкум Рахманов, Начальник Отдела таможенного контроля и торговли
Центральной таможенной организации

12 декабря 1996года состоялось торжественное заседание по созданию Комиссии. На проводившихся заседаниях присутствовали все члены Комиссии.

Выполнение Указа Президента

В соответствии с исполнением Указа Президента, при временном отсутствии представителя Узбекского государства в порту Потти государственная транспортная компания Узбеквнештранс (УЗВ) была назначена для

осуществления услуг по предоставлению складских помещений и для общего содействия. Было также указано на то, что представителем Узбекского государства в порту Потти должен быть создан Институт маркетинга с целью оказания помощи в торговле хлопком через порт Потти.

Было выбрано помещение с потенциальной возможностью использовать его под хлопкохранилище в г. Бухара. Однако потребуется значительный ремонт с тем, чтобы оно было пригодно для хранения хлопка. А в связи с тем, что не было найдено источника его финансирования, работы по ремонту не могут быть начаты.

Структура отчета

Согласно Техническому заданию, Комиссия должна в течение двух месяцев представить Промежуточный отчет. Из-за задержки в старте Программы и создании Комиссии данный промежуточный отчет или краткий обзор деятельности Проекта был составлен Консультантами. Данный отчет будет начальным вкладом в работу Комиссии по выявлению проблем и утверждению будущей программы по разрешению этих проблем. Структура данного отчета такова:

Раздел 2: Краткий обзор рынка хлопка

Представлена информация по рынкам Европы и всего мира с указанием объемов производства, экспорта и хранения.

Раздел 3: Обзор европейского рынка

Приводятся результаты исследований, проведенных в Европе. Представлена картина развития рынка в Европе, и общепризнано, она отличается от ситуации на рынке в Узбекистане. В обзоре приводятся все основные покупатели хлопка.

Раздел 4: Обзор рынка Узбекистана

Представлены результаты исследования рынка в Узбекистане, это довольно общее исследование, проведенное в мае-июне прошлого года. Результаты основаны на ответах, полученных в результате интервьюирования представителей ведущих организаций, занимающихся экспортом хлопка и на основе посещения ключевых хлопководческих хозяйств Узбекистана и регионов “коридора” TRACECA.

Данные исследования проводились при отсутствии контакта между исследовательскими группами с тем, чтобы доказать, что достигнуты

отличающиеся результаты по перспективам развития, и сравнить полученные данные. Было отмечено дублирование информации в этих разделах. Повторение использовалось с той целью, чтобы было единство выводов, особенно тех, которые касаются использования транспортного “коридора” и контейнерной перевозки.

Раздел 5: Тенденции развития

Представлены результаты исследований и показаны потенциальные возможности рынка при возросшем использовании “коридора” TRACECA и мультимодальных транспортных систем.

Раздел 6: Предложения по Программе технического содействия

Предполагается создание нового Технического задания ко второй части Проекта, с учетом изменения в ориентации Программы в результате проведенных исследований рынка. Данный раздел дает основу для оказания технической помощи в 1997 году.

2. Профиль рынков хлопка

Данный раздел посвящен изучению мирового и европейского рынков хлопка в целях определения настоящего и перспективного потребления и спроса на импорт. Здесь приводятся данные о коммерческой среде, в которой происходит сбыт узбекского хлопка и его транспортировка по транспортным коридорам от производителей к оптовым покупателям

2.1 Мировой рынок

Хлопок выращивается в разных странах мира и является продуктом продаж международного рынка. В связи с климатическими различиями и различными факторами опасности для качества (проблема паразитов), наблюдаются значительные годовые колебания производства в различных зонах производства хлопка. Этим объясняется и существование проблем при получении точных данных. Показатели производства постоянно пересматриваются и публикуются Международной организацией по координации индустрии хлопка (ICAC).

В таблице 1 приведен обзор мирового рынка хлопка по оценке на апрель 1996 г.

Таблица 1: Мировой рынок хлопка

в миллионах метрических тонн

Кампании с августа ¹	1994-95 (оценка)	1995-96 (прогноз)	1996-97 (прогноз)
Первоначальный запас на 1 августа			
<i>Всего в мире</i>	7,03	7,56	8,01
Китай	2,12	2,97	3,39
США	0,77	0,58	0,67
Итого чистый экспорт	3,34	3,05	3,05
Чистый импорт ¹	3,69	4,51	4,95
Производство			
<i>Всего в мире</i>	18,69	19,23	19,77
Китай	4,34	4,5	4,1
США	4,28	3,9	4,3
Индия	2,36	2,35	2,46

¹ Бразилия, Китай, Колумбия, Мексика, Турция и традиционные импортеры, кроме Греции

См. продолжение таблицы 1

=>> Узбекистан	1,25	1,27	1,22
Пакистан	1,48	1,73	1,76
Турция	0,63	0,84	0,79
Другие	4,34	4,63	5,15
Потребление			
Всего в мире	18,48	18,78	19,24
Потребление по странам и регионам	1994-95 (оценка)	1995-96 (прогноз)	1996-97 (прогноз)
Китай	4,34	4,60	4,50
США	2,43	2,26	2,50
Индия	2,26	2,38	2,47
Пакистан	1,52	1,52	1,56
Бывшие страны СЭВ	1,05	1,01	1,04
Бразилия	0,84	0,87	0,89
=>> ЕС и Турция	2,06	2,07	2,10
Др. страны Ю-В Азии ²	2,19	2,19	2,18
Другие	1,82	1,88	1,99
Экспорт			
Всего в мире	6,28	6,31	5,7
США	2,05	1,65	1,65
=>> Узбекистан	1,15	1,03	0,98
Зона Франка	0,59	0,61	0,67
Другие			
Импорт			
Всего в мире	6,63	6,31	5,7
Юго-Восточная Азия	2,15	2,22	2,15

² Индонезия, Малайзия, Филиппины, Таиланд, Вьетнам

См. продолжение таблицы 1

=>> ЕС и Турция	1,28	1,17	1,28
Бывшие страны СЭВ	0,93	0,93	0,93
Южная Америка	0,47	0,63	0,51
Китай	0,88	0,60	0,20
Запас закрытия, август			
Всего в мире	7,56	8,01	8,54
Китай	2,92	3,39	3,14
США	0,58	0,67	0,83
Всего, чистый экспорт	3,05	3,05	3,66
Чистый импорт	4,52	4,95	4,87

Источник: Международная организация по координации индустрии хлопка (ICAC), апрель 1996 г.

Комментарии к таблице 1 - Мировой рынок хлопка

Согласно приведенным оценкам 1996 г., общий объем хлопка, имеющегося на мировом рынке (запас + производство) увеличивается с 25,7 миллионов тонн в 1994-1995 гг. до 26,8 миллионов тонн в 1995-1996 гг. и 27,8 миллионов тонн в 1996-97 гг. Это связано в основном с ростом производства с 18,7 миллионов тонн в 1994-1995 гг. до оценочного показателя 19,8 миллионов тонн в 1996-1997 гг. Последние имеющиеся данные указывают на сокращение оценок производства до 19 миллионов тонн, частично за счет проблем Узбекистана. По последним рыночным данным ожидается снижение производства до 19 млн. тонн, частично в связи с проблемами с урожаем 1996 года в Узбекистане.

Прогноз на сезон 1995-1996 гг.

Производство

Крупнейшим производителем является Китай, за которым следуют США, Индия и Пакистан. Узбекистан является лишь пятым по объему производителем, так как на него приходится 6-7% общего объема производства в мире. В июле 1996 г., когда в южном полушарии закончился сбор сезонного урожая, производство

сезона 1995-1996 гг. возросло, по оценкам, до 19,35 миллионов тонн. Это был значительный рост по сравнению с предыдущим годом и, по прогнозам, подобный рост отмечался прежде только один раз (20,7 миллионов тонн в 1991-1992 гг).

Средний объем урожая сократился до 545 кг волокна с гектара на общей площади около 35,5 миллионов гектар (ICAC). Это на 4% меньше, чем в предшествующем сезоне, и намного меньше уровня 600 кг с гектара, достигнутого в 1991-1992 гг. Данный спад был связан в основном с 24-процентным сокращением (почти 200 кг волокна с гектара) урожая в США по сравнению с зарегистрированным уровнем 1994-1995 гг., составлявшим 744 кг волокна с гектара. Хотя площади выросли на 20%, производство в США сократилось на 9% (-370.000 тонн), упав до 3,9 миллионов тонн, с дефицитом в 900.000 тонн (19%) по сравнению с прогнозами. Данное сокращение является значительным, принимая во внимание тот факт, что доля США в мировом производстве составляет 20%.

Почти во всех остальных странах, тем не менее, объемы производства были выше прогнозов, особенно в Пакистане (по крайней мере 1,7 миллионов тонн по сравнению с менее, чем 1,5 миллионами тонн в предыдущем году) и в Индии (2,5 миллионов тонн против 2,35 миллионов тонн). Производство хлопка в Узбекистане, по прогнозам, должно было остаться стабильным, на уровне около 1,25 миллионов тонн ежегодно.

Потребление

Мировое потребление в сезон 1995-1996 гг., по оценкам, составило около 18,8 миллионов тонн. Спрос остался без изменений с 1986-1987 гг., что связано со спадом потребления в бывших странах СЭВ (- 2 миллиона тонн) и сокращением хлопкопрядильной индустрии. Остается незначительным потребление хлопка в США, на Дальнем Востоке, в Южной Америке и в Европе, где происходит закрытие и банкротство хлопкопрядильных предприятий. Впервые за все времена, в 1995-1996 гг. потребление хлопка в США также упало, с 2,43 миллионов тонн до 2,26 миллионов тонн. Наложение низкого прироста потребления (+1,6%) и увеличения производства (+2,9%) привело к общему возрастанию запасов (+5,9%).

Экспорт

В сезон 1995-1996 гг., объемы экспорта должны достигнуть рекордной отметки в 6,3 миллионов тонн, что равно одной третьей части мирового производства. Снижение американского экспорта было компенсировано ростом экспорта из Пакистана, Индии, Турции, Аргентины и Австралии. Узбекистан, имеющий ограниченное внутреннее потребление, является вторым по объемам экспортером, так как на него приходится 16% общего мирового экспорта.

Прогнозы на сезон 1996-1997 гг.

Производство

В конце мая 1996 г. прогнозируемый мировой сбор оценивался на уровне 19,6-19,75 миллионов тонн (против 19,35 миллионов тонн в 1995-1996 гг. и 16,9 миллионов в 1994-1995 гг.). Такие показатели сделают урожай 1996-1997 гг. вторым из когда-либо отмечавшихся после урожая 1991-1992 гг. Имеются прогнозы роста в США, спада в Китае, сохранения стабильности в Индии и Пакистане, небольшого спада в Узбекистане (1,22 миллионов тонн). Все это находится в зависимости от климатических условий и проблем, связанных с паразитами. По самым свежим прогнозам (ноябрь) урожай сократился соответственно до 19 миллионов тонн, что выше уровня прошлого года.

Потребление

Международная организация по координации индустрии хлопка, Департамент сельского хозяйства США и "Котлук" прогнозируют рост мирового потребления в 1996-1997 гг. по крайней мере на полмиллиона тонн, что впервые превысит уровень 19 миллионов тонн. В частности, должен прекратиться спад потребления в бывших странах СЭВ, где возобновиться рост потребления. Несмотря на это, ожидается увеличение мировых запасов примерно на 500.000 тонн, что означает достижение к августу 1997 г. уровня примерно в 8,5 миллионов тонн. Таким образом, запасы составят свыше 40% от уровня ежегодного мирового потребления. По оценкам, примерно 38% мирового запаса хлопка находится у Китая.

Экспорт

В сезон 1996-1997 гг., по прогнозам Международной организации по координации индустрии хлопка, ожидается резкий спад мирового экспорта до 5,7 миллионов тонн в 1996-1997 гг. Это меньше, чем 30% от уровня производства и на 650.000 тонн меньше, чем в 1995-1996 гг. Прогнозы по узбекскому экспорту указывают на сокращение с 1,03 миллиона тонн до 980.000 тонн. Наиболее значительным будет сокращение импорта в Китай. Ожидается, что только Турция и страны-члены ЕС будут растущими рынками, где будет увеличиваться импорт хлопка.

Тенденции рынка

Производство

По последним оценкам "Котлук Продакшн эстимэйтс", сделанным на базе

информации, полученной в Ливерпуле к ноябрю 1996 г.³, прогноз производства в мире в 1996 - 1997 гг. составляет 19 миллионов тонн, из которых 16 миллионов тонн приходится на “Северный пояс”, 1,5 миллиона тонн на “Экваториальный пояс”, 1,6 миллиона тонн на “Южный пояс”. Прогнозы производства в Средней Азии включают 1,1 миллиона тонн в Узбекистане, (на 9% меньше предшествующего прогноза), 175.000 в Туркменистане, 105.000 тонн в Таджикистане, 84.000 тонн в Азербайджане и 65.000 тонн в Казахстане. Таким образом, в Средней Азии Узбекистан является самым крупным производителем.

Мировые запасы

Последние оценки мировых запасов хлопка, проведенные Международной организацией по координации индустрии хлопка (ICAC), предполагают наличие в мире 7.716.000 тонн хлопка на 1 августа 1995 г., и 9.389.000 тонн на 1 августа 1996 г. Имеются прогнозы дальнейшего увеличения до 9.991.000 тонн к 1 августа 1997 г. Основой данного прогноза является следующее:

Запас на август 1996 г. (9.389.000 тонн) + производство в 1996-1997 гг. (19.005.000 тонн) = предложение в 1996-1997 гг. (28.393.000 тонн) - потребление в 1996-1997 гг. (18.403.000 тонн) = запас на август 1997 г. оценивается в 9.991.000 тонн.

Данные цифры отражают значительное увеличение запасов в течение 1996 г., которое продолжится и в 1997 г. Это связано в основном с серьезным снижением прогнозов мирового потребления.

Ценовые тенденции

После двух сезонов, которые были более благоприятными для производителей, чем для потребителей, предполагается большая склонность цен к снижению, а не к росту. По расчетам ICAC, индекс “А” для средней кампании составит в среднем 74 цента на фунт, что на 1 цент ниже среднего показателя последних 15 сезонов. Общее увеличение уровня запасов и отмеченное снижение уровня спроса должно привести к ослаблению продажных цен, выплачиваемых производителям.

2.2 Европейский рынок

Производство

Европа не производит большие объемы хлопка. Последние оценки производства хлопка в европейских странах приводятся в таблице 2.

³ “Cotton Outlook” публикуется еженедельно. От оптового продавца нами получен выпуск от 8 ноября 1996 г. Информацию “Cotton Outlook” можно получать по электронной “всемирной сети”: <http://www.cotlook.com>

Таблица 2: Производство хлопка в Европе, в 1000 метрических тонн

Страна	1995/96	1996/97
Греция:	443	325
Испания:	32	85
Турция:	837	789
Итого по 3 странам	1312	1199
Всего в мире	19856	19005

Данные 3 страны (Греция, Испания, Турция) являются крупнейшими производителями хлопка в Европе. Общий итог производства хлопка в этих странах составляет 1,2 миллиона тонн, что равняется объемам, производимым в Узбекистане, и составляет всего 6% производства хлопка в мире.

Потребление

Европа является значительным потребителем хлопка, на нее приходится 14% мирового объема потребления. В таблице 3 представлены объемы потребления хлопка в различных странах.

Таблица 3: Потребление в Европе, в 1000 метрических тонн

Страна	1995/96	1996/97
	6	
Турция	820	853
Россия	368	386
Италия	372	385
Португалия	171	183
Германия	146	136
Греция	135	135
Испания	132	125
Франция	110	104
Польша	96	102
Чехия/Словакия	74	74

Румыния	55	55
Швейцария	51	51
Бельгия	42	40
Австрия	40	38
Венгрия	20	20
Великобритания	17	16
Эстония	15	15
Всего в Европе	2686	2741
Всего в мире	18979	19464

Очевидно, что 60% потребления хлопка в Европе происходит в трех странах - Турции (31%), России (14%) и Италии (14%). Примерно 42% потребления хлопка в Европе приходится на государства ЕС, в основном на южные страны — Италию, Португалию, Испанию. Рост потребления отмечен только в Италии и Португалии, тогда как в других странах Западной Европы происходит постоянное снижение потребления хлопка.

Импорт

Европа является важным импортером хлопка, на нее приходится 36% мирового импорта. Это связано с большим объемом потребления и малыми объемами производства. В таблице 4 представлены данные по импорту хлопка в Европу.

Таблица 4: Импорт, в 1000 метрических тонн

Страна	1995/96	1996/97
Россия	500	415
Италия	381	390
Португалия	174	184
Германия	168	156
Турция	50	151
Франция	135	124
Другие страны Европы	431	430
Всего по Европе	2176	2155
Всего в мире	6222	5900

Очевидно, что хотя Турция является крупнейшим европейским потребителем, она практически полностью обеспечивает собственный спрос, поэтому требования к импорту здесь минимальны. 20% европейского импорта приходится на Россию. Это основной рынок для импорта хлопка из южных стран СНГ, не использующий TRACECA. Основными импортерами хлопка в Западной Европе является Италия (390.000 т.), за ней следуют Португалия, Германия, Франция. Другие значительные рынки в Европе — республики Чехия и Словакия (104.000 т.), Польша (120.000 т.) и Испания (81.000 т.).

Европа является крупным потребительским рынком с растущим потреблением, но с низким спросом на импорт. Это связано с тем, что хлопкопрядильная промышленность в Европе находится в состоянии спада. Основной причиной этого является серьезный рост стоимости труда в хлопкопрядильном секторе в Европе. Приведенные выше таблицы показывают, что рост в Западной Европе наблюдается только в южных странах, где ниже уровень заработной платы. В северных странах с более “дорогой” экономикой — Германии, Франции, Бельгии, Швейцарии и т.д. — спрос на импорт падает и хлопкопрядильни постепенно закрываются.

Данная ситуация типична. Сходным образом выглядит положение на Дальнем Востоке, несмотря на отмеченный здесь общий рост потребления. В настоящее время страны Дальнего Востока стали новым большим рынком хлопка. В таблице 5 приводятся данные импорта семи крупнейших азиатских импортеров (ICAC, октябрь 1995 г.).

Таблица 5: Импорт, в 1000 метрических тонн

Страна	1995/96	1996/97
Китай	600	450
Индонезия	510	541
Япония	357	320
Южная Корея	399	376
Тайвань	262	235
Таиланд	375	388
Гонконг	196	183
Всего по 7 странам	2699	2493
Всего в мире	6222	5900

Данные семь стран ежегодно импортируют около 2,5 - 2,7 миллионов тонн и рассматриваются как потенциальный рынок (включая Филиппины, Вьетнам, Малайзию). Эти семь стран импортируют на 15% больше хлопка, чем вся Европа. Тем не менее, общий импорт также находится в состоянии спада, особенно в более “дорогих” странах, таких как Япония, Корея и Тайвань, хотя в странах с более дешевой рабочей силой импорт растет, например, в Индонезии и Таиланде.

Общей тенденцией спроса на импорт хлопка является большая степень концентрации в экономически “дешевых” странах южной и, возможно, восточной Европы. Основными рынками должны стать Италия, Португалия и Турция, где рост потребления превысит местный уровень производства. Теоретически, эти тенденции должны быть благоприятными для Узбекистана как производителя, а также для использования коридора TRACECA.

3. Анализ европейского рынка

3.1 Введение

Целью программы изучения западноевропейского рынка было получение информации об имеющихся в Европе взглядах на рынок хлопка в целом и, в частности, на импорт хлопка из Узбекистана. Проведены собеседования со следующими организациями:

- “AFCOT” в г. Лилль, Франция
- “Компани Коттонуар” (COPACO) в г. Париж, филиал “Компани Франсез де девелопмент дес Текстиль” (CFDT) в г. Париж, Франция
- “Донован” в г. Женева, Швейцария, филиал фирмы “Донован” из г. Мемфис, США
- “Гленкор” и “Граинс” в г. Роттердам, Нидерланды
- “Луи Дрейфус Коттон интернешнл” в г. Антверпен, Бельгия
- “Меридит энд Джоунз Лимитед” в г. Ливерпуль, Англия
- “Ралли Бразерз энд Компани” в г. Ливерпуль, Англия (филиал фирмы “Карджилл”, США)
- “Рейнхарт” в г. Винтертур, Швейцария
- SIC в г. Гавр, Франция
- “Штагель Хардмейер АГ” в г. Цюрих, Швейцария

Были проведены встречи с представителями компаний CFDT в г. Париж и M&M (“Милитцер и Мюнх”) в г. Сан-Галлен, Швейцария.

Перечисленные выше предприятия-продавцы хлопка находятся в Европе, но ведут международную торговлю хлопком, не ограничиваясь европейским регионом. Они входят в число крупнейших поставщиков хлопка в мире, и в совокупности закупают, по оценкам, более двух третей всего экспортируемого Узбекистаном хлопка. Большая часть этих организаций имеет в Узбекистане постоянных представителей, поскольку эта страна является второй по объему экспорта хлопка в мире, уступая лишь США. Опрошенные компании имеют с Узбекистаном значительные контракты на крупные партии хлопка, причем обычно это “основные” контракты. Объем поставки по контракту редко бывает менее 10.000 тонн, обычными являются контракты на поставку свыше 100.000 тонн. В Разделе данного доклада 4 представлены результаты бесед с представителями большинства указанных организаций в Узбекистане.

3.2 Критерии условий закупки и транспортировки

Торговлю хлопком в Европе ведут “хлопковые оптовики”, которые закупают и продают хлопок во всем мире. Эти оптовики или закупщики хлопка приобретают хлопок, получают его от продавцов, чаще всего в портах, после чего организуют отправку партий из данных портов в конечный пункт назначения, на хлопкопрядильню.

Роль оптовика выглядит следующим образом:

- оптовик закупает хлопок у продавца по месту нахождения последнего (в Узбекистане продавцом является правительство). “Местом продажи” является пункт производства, обычно — хлопкоочистительный завод
- продавец отправляет хлопок к “пункту принятия”, которым чаще всего является европейский порт, обычно упоминающийся как “порт отгрузки”. Данная транспортная операция именуется “первичной дистрибуцией”.
- оптовик получает хлопок навалом в европейском порту. Оповик приобретает хлопок на условиях FOB (франко-борт) и отправляет его в контейнерах или навалом из “порта отгрузки” в порт назначения (ближайший к конечному пользователю), либо по мере возможности отправляет хлопок грузовым автотранспортом. Данная деятельность по транспортировке именуется “вторичной дистрибуцией”
- в “порту отгрузки” оптовик хранит запасы хлопка на специализированных складах. Отправка осуществляется только в тот момент, когда хлопок нужен клиенту (по принципу “точно в срок” — “JIT”)
- продавец несет ответственность за транспортировку до порта отгрузки на условиях FOB - первичная дистрибуция
- оптовик несет ответственность за транспортировку от порта FOB до конечного пункта назначения (хлопкопрядильня) - вторичная дистрибуция.

Критерии транспорта с позиций оптовика следующие:

Цена

Оповик закупает на условиях FOB европейский порт и продает “франко домиций” либо франко по доставке на склад покупателя. Оповик отвечает за организацию и оплату транспортировки, начиная от порта отгрузки FOB и до хлопкопрядильни. Сюда входят операции по контейнеризации и все

транспортные операции вторичной дистрибуции, вплоть до конечной поставки. Оптовик стремится увеличить свою прибыль в момент продажи, то есть за счет “цены продажи конечному покупателю за вычетом расходов, понесенных оптовиком в транспортной цепи”. Таким образом, оптовик заинтересован в сведении к минимуму затрат на вторичную дистрибуцию.

Требования к порту

Порт отгрузки, где продавец передает оптовику хлопок, должен удовлетворять определенным требованиям “хлопкового оптовика”. Эти требования включают:

- наличие современных складских помещений с оборудованием для сортировки и системами пожарной безопасности
- наличие судоходных компаний, способных выполнять регулярные рейсы судами, оборудованными для принятия контейнеров
- наличие оборудования для обработки контейнеров (подъемники в вильчатыми захватами, контейнеровозы-погрузчики и т.д.)
- наличие удобного маршрута в порт из головного офиса фирмы (регулярные авиарейсы, короткая продолжительность полета, телекоммуникации)
- возможность найти необходимое жилье поблизости с портом (гостиницы)

Морское сообщение

Оптовикам необходимы регулярные линии в направлении максимального возможного числа портов Европы и мира. Это важно, поскольку этим обеспечивается возможность осуществления прямых отгрузок в указанный покупателем пункт, избегая перегрузок в других портах. Чем больше линий, тем лучше, поскольку конкуренция ведет к гибкости расценок и возможности путем переговоров добиваться особых контрактных цен. Кроме того, оптовиков интересует качество перевозчиков и вместимость судов.

Гибкость в выборе вида транспорта

Оптовики предпочитают иметь определенную гибкость в выборе вида транспорта. Например, для того, чтобы осуществлять поставки на западноевропейский рынок из Риги, можно использовать при вторичной дистрибуции либо морской, либо грузовой автомобильный транспорт, в зависимости от пункта назначения и ценовых условий. Напротив, из Ильичевска можно пользоваться только морским транспортом, т.к. Одесса слишком удалена от Западной Европы для того, чтобы направлять груз автотранспортом.

Порт отгрузки

Интерес оптовика к транспортировке до порта отгрузки ограничен. До этого пункта расходы оплачиваются продавцом. До тех пор, пока оптовик уверен в обеспечении необходимого качества и веса получаемого им хлопка, он готов к использованию любого из главных путей. Основной интерес оптовика приходится на уровень портового оборудования и услуг, которые порт может предоставить после физического прибытия груза.

3.3 Стоимость

Стоимость хлопкового волокна в данное время зависит от следующих критериев:

а) Критерии качества

- качество или сорт⁴, которые зависят от чистоты (содержания загрязнений), от цвета⁵ и от подготовленности
- длина или "сито", выраженные в английской системе мер на основе 1/32 дюйма⁶
- технологические характеристики (однородность, тонкость или толщина в микронах, сопротивляемость, прочность, растяжимость, степень зрелости и т.д.)

б) Субъективные факторы

- компетентность и профессионализм при проведении классификации и продаж
- имидж торговой марки и известность волокна
- природа торговых отношений между продавцом и покупателем (доверие к одному источнику и одной проверенной цепи поставки)

в) Факторы рынка

- соответствие ситуации на складах производителя и покупателя,

⁴ В порядке снижения качества (сорта): GM (хороший средний), M (средний), SLM (ниже среднего), LM (низкосортный), GO (обычный)

⁵ От белого до серого, включая легкопятнистый, пятнистый, грязноватый, желтопятнистый, светло-серый.

⁶ Короткое сито: от 3/4 до 31/32 дюйма - Среднее сито: от 1 до 1+3/32 дюйма - Длинное сито от 1+1/8 до 1+7/32 дюйма - Сверхдлинное сито: от 1+1/4 дюйма.

- сделки спекулятивного или компенсаторного характера (например, соглашения о бартере)
- необходимость охватить незанятые позиции

г) Цены на хлопок

Наблюдается серьезное различие цен, в зависимости от разных типов хлопка. Средняя цена составляет 1.500 долларов за тонну. Цены CIF Северная Европа основного урожая в различных источниках были следующими (цены даются на 7 ноября 1996 г. в американских центах за фунт):

Хлопок американского типа: 77,50 - 86,75, в зависимости от качества

Мексиканский: 79,00

Аргентинский: от 72,50 до 74,50

Турецкий: 73,00

Среднеазиатский *М 1-3/32: 71

Узбекский хлопок продается по цене, не превышающей среднюю, фактически, дешевле хлопка из других источников.

д) Транспортные расходы - Узбекский хлопок

Расчетная цена транспортировки узбекского хлопка, указанная оптовиками, составила 75-100 долларов за тонну при первичной дистрибуции от хлопкоочистительного завода до порта отгрузки (оплачивается продавцом), и 100-120 долларов за тонну при вторичной дистрибуции с доставкой конечному пользователю.

3.4 Логистика (материально-техническое обеспечение) транспортировки хлопка

У грузоотправителей, осуществляющих перевозку хлопка из Средней Азии в Европу, имеются следующие основные альтернативы:

- перевозка по российской железнодорожной системе до Санкт-Петербурга, Риги или других портов на побережье Балтийского моря
- перевозка по российской железнодорожной системе до Ильичевска

- перевозка по Транс-Азиатской железной дороге до Мерсина и Бандар-Аббас
- перевозка грузовым автотранспортом до Мерсина и Бандар-Аббас
- перевозка железнодорожным и грузовым автотранспортом по маршруту TRACECA до порта Поти, Грузия
- перевозка железнодорожным и грузовым автотранспортом на пароме в Баку и далее на север, через Россию в Европу
- транспортировка водным транспортом из порта Туркменбаши через Волго-Донской канал, к Черному и Средиземному морям

Порты Балтийского побережья

Наибольший объем узбекского хлопка, направляемого для продажи в Европе, закупается на условиях FOB Рига (Латвия). Меньшие партии также приобретаются на условиях FOB в других прибалтийских портах, в первую очередь, Вентспилс (Латвия), Санкт-Петербург (Россия), Клайпеда (Литва). Имеются небольшие партии из Ильичевска, расположенного недалеко от Одессы (Украина) на берегу Черного моря.

Оптовики закупают хлопок в тех пунктах, куда узбекские продавцы осуществляют поставки. Это порты, которые традиционно считаются хорошо приспособленными в организационном плане и имеющими необходимые постоянные судоходные линии. Большинство оптовиков перенаправляют конечному пользователю партии груза из этих портов отгрузки в контейнерах. Лучшим портом считается Рига, поскольку здесь проходит самый прямой маршрут в Северную Европу (через Казахстан, Россию, Латвию). Рига — традиционно “хлопковый” порт, и потому оптовики создали здесь хорошие складские помещения, штат которых укомплектован опытными контролерами и сортировочным персоналом, здесь имеются гостиницы, удобный доступ и надежные кадры. Оптовики указывали, что на маршруте следования от пункта отправления в Узбекистане до Риги имеется хорошая система контроля товарных вагонов.

Серьезнейшее значение имеет доступ к судоходным линиям. В порт Рига заходят суда всех крупных судоходных компаний — “P&O”, “Maersk”, “Sealand”, “Evergreen” и т.д. Для того, чтобы отправить партию груза на Дальний Восток, оптовик делает заказ судоходной компании, которая предоставляет коносамент от пункта отправления и до конечного пункта назначения. Многие из этих линий предусматривают либо в Гамбурге, либо в Роттердаме или Антверпене перегрузку, которая осуществляется по коносаментам, и уровень обслуживания от этого не снижается. Из Риги хлопок может быть направлен почти в любой из основных пунктов назначения хлопка.

Порт Рига

Не смотря на тот факт, что Рига является наиболее часто используемым портом, здесь имеются определенные проблемы. В их числе:

- специализированные хранилища для хлопка в настоящее время заполнены. Имелись альтернативные возможности складирования, однако, такие поставки не получили одобрения компании “Узвнештранс”
- отсутствие складских мощностей ведет к простоям и расходам по демериджу
- Рига считается эффективным портом по сравнению с Санкт-Петербургом или Ильичевском, но не соответствует стандартам западных портов, хотя наблюдается некоторое постепенное положительное развитие
- определенные аспекты деятельности находятся под контролем “организованной преступности”, что ведет к росту платежей и отсутствию гибкости. Это общая проблема для стран СНГ, но в Риге этот фактор сказывается в меньшей степени, чем в Санкт-Петербурге или Ильичевске.

Порт Ильичевск

Ильичевск используется как основной “хлопковый порт” с выходом в Средиземноморский регион. Как указывалось, в Европе крупнейшим рынком является Италия, куда дешевле отправлять партии груза из портов Черного моря (40 долларов за тонну до Триеста или Венеции). Рига обслуживается судами ближнего плавания, услуги “дальнего плавания” возможны с перегрузкой. Здесь отсутствует обслуживание на “средние расстояния”, например, до Средиземноморья, поэтому позиция порта Ильичевск является более выгодной. Следует заметить, что многие поставки в Италию выполняются на специально зафрахтованных судах, поэтому расстояние является также фактором стоимости. Ильичевск, кроме того, является портом экспорта хлопка в Турцию, где расположен важный центр торговли хлопком — Мерсин.

Бандар-Аббас

Более популярным становится Бандар-Аббас, что связано с открытием новой 60-километровой железнодорожной линии между Туркменистаном и Ираном, связавшей Сарахс и Машхад. Оптовики считают Бандар-Аббас удобным портом, особенно для отправки хлопка на Дальний Восток. В Туркменистане в настоящее время хлопок продается на условиях франко-склад и перевозится в товарных вагонах по железной дороге из Ашхабада в Бандар-Аббас. Хлопок из

Азербайджана обычно направляется в Бандар-Аббас через Астара. В принципе, узбекский хлопок мог бы направляться по тому же коридору. Большинство грузов из Бандар-Аббас идет транзитом через Дубаи, где имеются постоянные судоходные линии в направлении всех основных пунктов назначения хлопка.

Оптовики обращают внимание на существование проблем при перевозке хлопка в Бандар-Аббас автотранспортом. Транспортное законодательство Ирана запрещает использование грузовых автомашин весом брутто свыше 34 тонн, тогда как узбекские грузовики обычно везут 41-42 т. Для выполнения законодательных требований требуется снимать 6-7 тонн. Кроме того, запрещено применение грузовиков длиной более 16 метров, а длина большинства узбекских машин составляет 16,5 м. В результате узбекские автоперевозчики требуют премии, что делает данный способ перевозки неконкурентоспособным. К началу 1996 г. в порту Бандар-Аббас получено лишь 20.000 тонн хлопка из Узбекистана.

Традиционные маршруты экспорта хлопка

Общепризнано, что существующая система частично основана на исторически сложившейся в Советском Союзе логистике, опиравшейся на советскую систему. Хлопок направлялся в Европу либо через прибалтийские порты, либо через Украину. Имелись специально отведенные для этого порты, а транспортные расходы не были важным фактором в условиях централизованной плановой экономики. Другой важный маршрут — железной дорогой по сухопутным коридорам в Европу, через Коп на границе Венгрии, или через Брест-Литовск в Белоруссии. Эти маршруты используются до сих пор при перевозку хлопка в Центральную Европу, хотя объемы поставок в этом направлении сократились. Порт Находка на востоке России также использовался для отгрузки хлопка в дальневосточном направлении. Этот порт используется и в настоящее время, т.к. он расположен недалеко от Японии и Кореи, которые являются важными импортерами хлопка.

Пункты назначения поставок хлопка из Узбекистана

Оптовики указывают, что, в общем, узбекский хлопок не направляется в какие-либо определенные пункты назначения. Пункт назначения определяется не происхождением, а требующимся конечному пользователю качеством. Узбекский хлопок направляется в те же пункты, куда был бы направлен хлопок из любых других источников. В зависимости от того, о каком оптовике идет речь, узбекский хлопок направляется в основном на Дальний Восток или в Европу. Небольшая часть направляется в Южную Америку (Бразилия). Некоторые оптовики более, чем другие, специализируются на определенных рынках, что отражено в табл. 6.

Таблица 6: Объемы продаж оптовых продавцов хлопка по географическим регионам

	Дальний Восток	Европа
“Копако”, Париж	60%	30%
“Сик”, Гавр	25%	75%
“Девкот”, Лилль	75%	25%
“Луи Дрейфус”, Антверпен	20%	80%
“Донаван”, Женева	70%	30%
“Ралли Бразерз”, Ливерпуль	60%	40%
“Штагель Хардмейер”, Цюрих	50%	50%
“Рейнхарт”, Винтертур	20%	80%

Распределение хлопка

Оптовики указывают, что в ближайшем будущем они не ожидают значительных перемен в системе распределения. Отмечается, что правительство Узбекистана предполагает отправлять часть хлопка через порты Потти или Батуми, серьезно прорабатываются возможности использования портов Бандар-Аббас и Мерсин. Указывается, что Узбекистан в большей мере склонен отгружать хлопок из Узбекистана на условиях франко-склад, а не FOB, особенно когда хлопок высылается в Бандар-Аббас, поскольку имеются сложности при транспортировке по территории Ирана.

Обычное время осуществления вторичной дистрибуции - от портового склада до конечного пользователя - составляет минимум один месяц, обычно полтора месяца. При следовании на Дальний Восток с выполнением перегрузок требуется большее время. Большинство контрактов в направлении Дальнего Востока заключается на условиях CIF, а не франко по поставке на хлопкопрядильню, что является обычным в Европе.

Некоторые оптовики жалуются на ненормальные простои при поставке узбекского хлопка (блокирование или неразгрузка товарного вагона в течение нескольких месяцев). Данные оптовики усматривают постепенное ухудшение качества поставок хлопка из Узбекистана и замечают тенденцию к увеличению среднего периода транзита. Кроме того, они жалуются на задержки при выполнении портовых операций (разгрузка, сортировка по качеству, погрузка и т.д.).

3.5 Вопросы качества

3.5.1 Сорты

В плане сортировки или классификации узбекского хлопка имеются значительные проблемы. Это связано с тем, что первоначальная сортировка производится в Узбекистане в соответствии с узбекскими стандартами. Такая ситуация не удовлетворяет требованиям оптовиков, которым необходима проверка некоторых важных параметров, например, толщины (сопротивляемости) и зрелости (батан), которые в Узбекистане не могут измеряться с достаточной точностью, что связано с отсутствием адекватных инструментов. Эти параметры необходимы конечному пользователю (хлопкопрядильне), который не может закупать хлопок, качество которого не соответствует требованиям имеющихся машин. Решить эту проблему оптовики могут только путем повторной классификации хлопка независимыми сортировщиками, что обычно делается в порту отгрузки.

3.5.2 Повреждения

Еще одна проблемная область — повреждения. Кипы часто повреждаются либо загнивают в стране-производителе по причине высокой влажности, плохих условий хранения и транспортировки в поврежденных вагонах. Повреждения часто происходят до отправки с хлопкоочистительного завода, однако, обнаруживаются только после того, как хлопок достигает конечного пользователя. Это связано с методикой взятия проб, предусматривающей взятие всего 200 граммов образца с кипы весом 200 кг, причем образцы берутся с одной кипы из десяти, что означает взятие на пробу 1/10.000 части веса. Имеется мало шансов обнаружить загнившую кипу прежде, чем она будет сгружена в пункте назначения. Причиной подобной ограниченности забора образцов являются расходы. Оплата возможных убытков в пункте прибытия считается менее дорогостоящей, чем внедрение более высокого уровня контроля на пункте сбора. При обнаружении повреждений оптовик направляет рекламации продавцу в Узбекистан.

3.6 Контейнеризация

Все оптовики сообщают, что первичная дистрибуция хлопка до порта отгрузки осуществляется навалом. В настоящее время источники поставок хлопка не применяют контейнеризацию. Подтверждается применение контейнеров при вторичной дистрибуции, когда хлопок направляется далее от порта отгрузки к конечному пользователю. Обычно применяются сорокафутовые контейнеры, которые имеют высокие погрузочные характеристики. Стандартный груз составляет 22-24 тонны и содержит, в зависимости от укладки, 110 кип. Двадцатифутовые контейнеры, которые используются меньше, вмещают 11,5-12

тонн. Следует заметить, что сорокафутовые контейнеры более распространены при контейнерном обслуживании на Дальнем Востоке, а остальными оптовиками в большей степени применяются двадцатифутовые контейнеры.

Как отмечалось, кипы хлопка из Средней Азии считаются лучшими для размещения в контейнерах, что связано с их размерами и весом. Стандартный размер кипы в Средней Азии позволяет грузить в сорокафутовый контейнер от 105 до 120 кип, что делает возможной загрузку в среднем 22-25 тонн. В то же время, стандартная американская кипа позволяет разместить в сорокафутовом контейнере всего 80 кип, то есть 18 тонн. Это означает, что на сопоставимых морских путях груз из Средней Азии на 25% дешевле, чем груз из США.

Некоторые оптовики ожидали роста доли контейнерных грузов хлопка. К примеру, после того, как порт Ильичевск получит необходимое подъемное оборудование, предполагается переход от обработки навалых партий груза на зафрахтованных судах к обработке контейнеров. Большинство оптовиков считает, что организация контейнерных перевозок от пункта происхождения хлопка будет чрезвычайно трудна и, в конечном итоге, получать груз в контейнерах из пункта происхождения будет дороже, чем получать хлопок навалом в порту отгрузки.

Оптовики указывают, что если бы хлопок отправлялся в контейнерах напрямую из Узбекистана в Потти, то в Потти не было бы необходимости производить сортировку, поскольку хлопок сортировался бы в месте происхождения. Одним из основополагающих принципов является то, что контейнер должен отправляться из пункта происхождения в конечный пункт назначения - "от двери до двери" - без вскрытия в ходе перевозки. Заинтересованность в контейнеризации имеется только в том случае, если выполняются все эти требования. Для этого требуется совершенствование классификации в пункте происхождения по сравнению с существующей. Все оптовики озабочены надежностью в вопросах контроля качества.

Предлагалось большое число условий, которые сделали бы использование контейнеров более привлекательным для оптовиков. Это следующие условия:

- Оптовик закупает хлопок, который доставляется в контейнерах на хлопкопрядильни - т.е. на условиях франко-поставка. В этом случае оптовик не несет никакой ответственности ни за первичную, ни за вторичную транспортировку. Большинство оптовиков выражает сомнения в том, что узбекские продавцы примут подобное предложение, поскольку в настоящее время они скорее стремятся продавать хлопок на условиях франко-склад

- Оптовик покупает хлопок на условиях FOB Поти, несмотря на то, что поставка является сквозной - “от двери до двери”. В развитых условиях транспортировки разбивка затрат по поставкам “от двери до двери” осуществляется на базе различных условий поставки, что, однако, в данном случае может быть затруднено, так как одной из сторон придется производить оплату и взыскивать с другой стороны
- Оптовик закупает хлопок в Узбекистане на условиях франко-склад, которые являются предпочтительными для узбекского продавца. Это решение не вызывает у оптовиков энтузиазма, поскольку оно требует от них принятия ответственности за перевозку хлопка из Узбекистана до порта отгрузки. При существующих условиях оптовики считают первичную дистрибуцию сложной и опасной операцией. Для того, чтобы принять это решение, оптовики должны точно определить свои отношения с продавцом. Для этого требуется, чтобы узбекский продавец принял реальное содержание контрактов с условием франко-склад, которые подразумевают, что оптовый покупатель располагает свободой распоряжаться партией хлопка, в том числе выбирать вид транспорта и условия транспортировки. В настоящее время ситуация выглядит иначе в связи с существованием монополии “Узвнештранса”, способного диктовать условия.

3.7 Использование порта Поти

Во всех опрошенных организациях задавался вопрос о взглядах на использование коридора TRACECA и порта Поти.

Правительство Узбекистана через свою торговую организацию предложило крупнейшим оптовикам приобретать хлопок через порт Поти. Большинство оптовых покупателей ответило отказом, поскольку по многим причинам их не привлекают предложенные условия:

- Они считают, что порт Поти не располагает адекватным уровнем безопасности
- маршрут лежит через страны с нестабильной ситуацией. Оптовики считают, что Грузия практически является воюющей страной, жители которой вооружены
- имеются проблемы в плане страхования, что затрудняет получение адекватного покрытия хранящегося на складах хлопка
- порт Поти имеет плохую репутацию в плане связей с организованной преступностью
- на данном маршруте не имеется значительного контролера

- во время войны в Чечне имелись значительные ограничения на перевозки железнодорожным транспортом по территории кавказских республик
- не существует судоходных компаний, суда которых совершали бы регулярные рейсы в Поти.
- отсутствует знакомство с данным маршрутом, тогда как работа уже ведется на других маршрутах

Один из оптовиков заметил, что лучшим доказательством непривлекательности порта Поти является то, что даже азербайджанский хлопок не вывозится из страны для отгрузки через Поти. Все это — иллюстрация проблем, связанных с использованием Поти. Большинство оптовиков не проявляет интереса к использованию порта Поти, если только это не станет более дешевым маршрутом. В последнем случае некоторые из них были бы готовы взять на себя подобный риск.

В появлявшихся за последнее время в прессе статьях говорилось, что имеются определенные ограничения инфраструктуры и мощностей, которые отрицательно сказываются на маршруте TRACECA. Мощность паромного обслуживания на маршруте Туркменбаши — Баку оценивается как ограниченная, в связи с чем указывается на необходимость ввода дополнительного парома для грузовых партий, направляющихся по железной дороге. Физическое состояние паромного терминала порта Туркменбаши оценивается как неудовлетворительное и требующее реконструкции погрузочных аппарелей и причалов в целях обработки возросшего потока железнодорожного транспорта. Более того, терминал имеет ограниченные мощности для обработки и хранения железнодорожных вагонов.

Несмотря на то, что не все приведенные комментарии справедливы, важно признать, что восприятие рынка — верное или неверное — влияет на принимаемые решения. На оптовиков, выступающих здесь в роли покупателей, все более влияют условия увеличения запасов и спада потребления.

Были проведены отдельные беседы с особым акцентом на то, что, по мнению оптовиков, необходимо сделать для повышения привлекательности маршрута TRACECA и порта Поти. Некоторые оптовики четко указывают на то, что ни при каких обстоятельствах не станут пользоваться портом Поти, тогда как другие подходят к данному вопросу более прагматично. Оптовики предлагают различные варианты для того, чтобы сделать данный маршрут привлекательным:

- снижение цены использования порта Поти, которое сделало бы возможным принятие дополнительных рисков и расходов вторичной

дистрибуции. Предложен уровень в 10%, который может считаться привлекательным

- обеспечение наличия в Поти профессиональных контролеров хлопка
- предоставление хороших условий хранения
- страховое покрытие
- открытие регулярных судоходных линий
- создание хороших местных помещений для местного персонала и представителей, совершающих инспекционные визиты (гостиницы, жилье, социальные объекты).
- обслуживание по классификации хлопка

Очевидно, что европейских “хлопковых оптовиков” в настоящее время не привлекает использование порта Поти и коридора TRACECA. Имеются серьезнейшие проблемы доверия, которые нужно решить для того, чтобы правительства могли выполнять соглашения, подписанные в мае 1996 г. в целях увеличения поставок через порты Грузии.

4. Ситуация в Узбекистане

Данный раздел посвящен изучению условий, имеющихся в Узбекистане и в отобранных пунктах коридора TRACECA. Проектная группа консультантов посетила все участки коридора, начиная с Узбекистана и кончая портами в Грузии. Информация основана на интервью, проведенных в основной организации, занимающейся скупкой и транспортировкой хлопка, а также полевых осмотрах пунктов погрузки в Потти.

4.1 Профиль рынка

В урожайные годы по 12 регионам Узбекистана собирается более 3 миллионов тонн хлопка-сырца. Урожай обрабатывается (очищается) и производится 1,25 миллиона тонн хлопкового пуха; 1,15 миллиона тонн из этого объема экспортируется. Кроме того, имеются линты (короткие волокна, используемые для производства ваты и банкнот), семя (для производства масла) и отбросы хлопка. Продаже подлежат все эти продукты, но самым ценным является пух.

Из каждых 100 кг хлопка-сырца можно получить 32 кг чистого хлопкового волокна, 54 кг семян и 14 кг линты и прочих продуктов. 240 тюков чистого хлопка представляют собой один “марк” что является грузом для одного вагона 45-52 тонн в зависимости от разницы между весом брутто и условным весом рассчитываемым в зависимости от влажности и качества.

В этом году, в связи с неблагоприятными условиями, ожидается низкий урожай, который оценивается в 1,02 миллиона тонн пуха, из которых на экспорт уйдет 0,94 миллиона. Данный местный прогноз ниже, чем последние сводки “Котлук продакшн эстимэйтс”. Для экономики Узбекистана важны доходы, получаемые от экспорта хлопка. Существующая нестабильность ценности узбекской валюты относительно американского доллара связана, отчасти, с беспокойством по поводу сокращения доходов от экспорта хлопка, вызванного плохим урожаем.

После сбора урожая хлопок обрабатывается хлопкоочистительными комбинатами (заводами по переработке хлопка) и отгружается против заказов на поставку. Обычно хлопок продается на условиях FOB (франко-борт), и потому ответственность за транспортировку хлопка в порт отгрузки ложится на узбекского продавца. Обычно это осуществляется посредством отгрузки хлопка товарным вагоном до специализированных хранилищ, расположенных в портах Прибалтики или российского черноморского побережья — в основном в Риге, Санкт-Петербурге и Ильичевске.

Хлопок более высокого качества продается быстрее, чем низкие сорта, спрос на которые меньше, чем вызван большой период складирования. В зависимости от рыночной цены, возможно не продавать урожай в год сбора. Например, сообщается, что на складах в Ильичевске и Риге находятся тысячи тонн хлопка, закупленного оптовиками, но еще не проданного конечным пользователям в связи с тем, что оптовики ждут, когда поднимутся цены. Это типичная практика в случае с хлопком как продуктом международного рынка товаров.

Как указывалось в разделе 2, по объемам экспортируемого хлопка Узбекистан является вторым в мире экспортером, уступая только США. В отличие от некоторых других стран, Узбекистан не располагает сколько-нибудь значительной хлопкопрядильной или текстильной индустрией, которая создала бы “добавочную стоимость” продукта. Японские и корейские компании проводят оценку данной ситуации в плане возможных будущих инвестиций в производство при поддержке правительства, что позволило бы сделать хлопок в будущем еще более ценным для страны. Тем не менее, в данном краткосрочном периоде Узбекистан продолжает полагаться на экспорт хлопкового пуха, линтов, семян и отбросов, приносящий более 75% национальных поступлений от экспорта.

4.2 Определение продавцов и покупателей

Продавцы

Продажа хлопка в Узбекистане осуществляется от лица правительства Министерством международных экономических отношений (ММЭО). Продажи контролируются системой квот на экспорт хлопка. Предполагается, что данная методика применяется в связи с ценами международного рынка, в целях максимального увеличения доходов, а также используется как механизм контроля доходов от международной деятельности. Данная система не используется для защиты местной индустрии хлопка, которая перерабатывает всего около 200.000-250.000 тонн волокна.

ММЭО имеет три самостоятельных организации, с которыми приходится вести переговоры покупателям хлопка:

- “Инновация”
- “Узпромашимпэкс”
- “Узмарказимпэкс” (“Узцентримпэкс”), ранее называвшийся “Узагроимпэкс”

“Узхлопкопромсбыт” (УХПС) является акционерным обществом в ведении Министерства промышленности и обладает монополией на скупку и очистку хлопка, а также на сбор хлопка для экспорта с хлопкоочистительных заводов. Ответственность УХПС включает также перевозку с хлопкоочистительного завода до порта продажи.

Покупатели

На хлопковом рынке Узбекистана действует в основном основных покупателей (“хлопковых оптовиков”). Это следующие предприятия:

- “Daewoo”
- “Донаван”
- “Ралли Бразерз энд Коуни” (филиал “Карджилл PLC”)
- “Меридит Джоунз”
- “Гленкор”
- “Рейнхарт”
- “Луи Дрейфус”

По оценкам, “Daewoo”, “Донаван” и “Ралли” закупают 60% всего узбекского экспорта хлопка.

Пять лет назад корпорация “Daewoo” купила местное предприятие по торговле хлопком и в настоящее время имеет собственную компанию по оптовой торговле хлопком. Недавно компания “Daewoo” осуществила пробную отгрузку партии в 1000 тонн через Дружбу, с применением контейнеров, в китайский порт Ляньюнань. Конечный покупатель не указывался, хотя известно, что крупным конечным пользователем является Корея. Тем не менее, данная перевозка может представлять из себя просто перевозку в китайский порт, где контейнеры были разгружены и где была произведена продажа хлопка на условиях FOB данный порт.

Компания “Daewoo” не является типичным покупателем хлопка в том смысле, что это - крупный промышленный конгломерат, имеющий широкий круг интересов. Этой фирмой в Узбекистане создано крупное предприятие по производству легковых автомашин. Считается, что предприятие находится в привилегированном положении и имеет возможность получать особые условия. Правительство Узбекистана дало компании обещание поставить 100.000 тонн хлопка из пяти областей, включая Бухарскую. Данная сделка позволит отправить в Корею 3.500 грузоединиц (двадцати- и сорокафутовых контейнеров, которые в настоящее время находятся в Асака, в Ферганской долине в 1000 км от Бухары). Ожидается, что фирма будет ежегодно импортировать 8.600 грузоединиц запасных

частей к автомобилям на завод в Асака, что соответствует перевозке во встречном направлении 103.200 тонн хлопка, по 12 тонн в грузоединице (20-футовый эквивалент).

Известно, что компанией “Daewoo” ведутся переговоры по выделению дополнительно 200.000 тонн высокосортного хлопка (при его наличии). Если это подтвердится, ожидается, что партии груза будут направляться через Дружбу, что в краткосрочном периоде сократит потенциальную численность партий груза в западном направлении по маршруту TRACECA.

4.3 Условия продаж

Обычным методом приобретения является проведение переговоров с Министерством международных экономических отношений по системе квот, а затем согласование покупки различных классов продукта. Составляется и оформляется аккредитив, оплата которого производится на условиях FOB указанный морской порт.

Продажа инициируется на основании сертификата качества, выдаваемого каждым узбекским хлопкоочистительным заводом. Тем не менее, как будет показано далее, данная система не может считаться достаточно надежной, и обычно перед подтверждением факта продажи необходимо проведение независимых проверок признанной компанией-сортировщиком. Если при проверке качество не совпадает с тем, каким оно было в момент продажи, оговаривается другая (часто более низкая) цена сорта/класса хлопка, и по аккредитиву оплачивается только погруженный на борт корабля тоннаж. Подобная независимая проверка может быть проведена в Узбекистане, но обычно она производится в морском порту либо - иногда - в обоих пунктах. Сокращение оплаты по аккредитиву — то есть перевод денежных средств покупателем продавцу — происходит только после того, как стороны придут к соглашению по сортности.

4.4 Сортность и ценообразование

В Узбекистане имеется 5 стандартов хлопка, каждый из которых подразделяется на 5 “типов качества”, соотносимых также со стандартной длиной волокна. Данные стандарты приняты большинством основных европейских рынков. Однако, многие другие страны имеют собственные стандарты, либо предпочитают использовать стандарты Администрации развития США, которыми предусматриваются 7 сортов, таких как “хороший средний”, “средний”, “средний обычный”, “несортный”. Эти сорта далее подразделяются по цвету от “белого”, “грязноватого” и до “серого”. Сорт, эквивалентный “среднему”, продается в настоящее время на мировом рынке по цене около 1400 долларов за тонну. В связи с неоднородностью качества, узбекский хлопок продается на мировом

рынке на 10-12% дешевле, чем аналогичные сорта. Наиболее низкие сорта продаются по цене около 1000 долларов за тонну.

Правительством Узбекистана принято постановление, в котором говорится, что после заключения сделки не может производиться опротестование сортности. Покупатели не могут согласиться с подобной формулировкой, поскольку они, а не правительство, должны оплачивать своим клиентам все возможные компенсации, связанные с неправильной классификацией и поставкой низкокачественного хлопка.

Как уже указывалось, первоначальная классификация, которая производится на каждом хлопкоочистительном заводе в Узбекистане, основывается на стандартах страны - поставщика, но не всегда соответствует международным стандартам. В результате покупателю обычно приходится в порту пересортировывать партию для того чтобы обеспечить соответствие стандартам покупателей. Производится серьезная повторная классификация продукта, обычно понижение сортности по сравнению с первоначальной классификацией, проведенной хлопкоочистительным заводом. Решение по опротестованию классификации обычно принимается в соответствии с Международными правилами Ливерпульской хлопковой биржи. Покупатели стремятся закупать хлопок определенного класса в определенных регионах. Можно заметить, что окончательное соглашение по классу и, следовательно, по цене, обычно принимается далеко от Узбекистана, и потому правительство этой страны имеет очень ограниченные возможности для осуществления прямого контроля за окончательной классификацией и ценой.

Фирмы "Уэйкфилд" (Великобритания) и "SGS" (Швейцария) являются основными независимыми организациями-сортировщиками, предлагающими свои услуги покупателям хлопка во всем мире и имеющими отделения во всех важнейших портах, через которые проходит торговля хлопком. В случае возникновения сомнений в классификации эти организации от лица конечных пользователей хлопка проверяют также работу, проделанную другими, чтобы удостовериться в сохранении надлежащего качества. Обычно эти фирмы имеют собственные лаборатории для тестирования хлопка. Некоторые фирмы-покупатели располагают собственным штатом сортировщиков-классификаторов, которые посещают порты в целях инспектирования хлопка перед подтверждением продажи.

В Узбекистане предпринималось обучение кадров для сортировки, в частности, фирмой "Уэйкфилд", которая подготовила 40 "сортировщиков". Тем не менее, в Узбекистане 135 хлопкоочистительных заводов, поэтому уровень подготовленности кадров недостаточен. Дополнительные сложности возникают в

связи с тем, что даже те, кто прошел обучение, не имеют длительного опыта работы за рубежом, и потому не всегда могут считаться полностью независимыми, если принимать во внимание то, что классификация сказывается на согласованной цене.

4.5 Логистическое обеспечение в СНГ

Как указывалось в разделе 3.2, хлопок продают на условиях FOB, поэтому ответственность за перевозку хлопка от хлопкоочистительного завода к морскому порту лежит на продавце. Эта перевозка осуществляется от лица ММЭО предприятием “Узхлопкопромсбыт” (УХПС).

Все расходы на местную транспортировку оплачиваются УХПС суммой в местной валюте. В связи с этим возникают проблемы, так как запчасти для грузовиков, дизельных фронтальных погрузчиков и механизмов требуют оплаты в твердой валюте. Системы обработки ухудшаются, местное погрузочное оборудование разукomплектовывается для того, чтобы сохранить в работе хотя бы некоторые единицы техники, предпринимаются попытки производить на месте некоторые запчасти.

Хлопкоочистительные заводы нуждаются в массивных инвестициях, которые смогут вывести их на уровень современных международных стандартов. В настоящее время имеется 135 хлопкоочистительных заводов, расположенных в 12 областях. Хотя эти заводы работают круглый год, чтобы обеспечить занятость рабочей силы, их мощности используются недостаточно. Например, в Австралии 8 хлопкоочистительных заводов, на каждом из которых занято 10 человек, в течение пяти месяцев вяжет кипы из 1 миллиона тонн хлопка. В Узбекистане на каждом хлопкоочистительном заводе работает по 400 человек, и в круглого течение года работы производится 1,5 миллиона тонн. Такая низкая производительность приведет к росту проблем материально-технического обеспечения (логистики), связанных с отсутствием продукта вовремя в тех основных пунктах, откуда производится дальнейшая отгрузка.

Имеются серьезные проблемы в плане упаковки. Необходимы инвестиции в современные средства упаковки, которые обеспечат неприкосновенность кип хлопка, обезопасят хлопок от проникновения влаги и позволят сохранить его более чистым. Кроме того, по-прежнему остаются неприемлемые вариации качества кип, что связано с плохой сортировкой, объемом физически сортируемых кип (который, как указывается, составляет перед отгрузкой всего 50%) и плохой очисткой.

Узбекские продавцы отвечают за упаковку, поставку в морской порт и оплату всех сборов при погрузке на корабль, плюс пошлины за экспортную таможенную очистку и оформление документов. Эти затраты несутся предприятием “Узвнештранс” (УзВ). Кроме того, УзВ несет ответственность по любым повреждениям в период транзита, по страхованию и распоряжению не подлежащими приемке кипами (по причине загрязненности или повреждения, которые часто бывают вызваны разваливанием кип во время транзита).

Хлопок обычно грузится в крытые товарные вагоны вместимостью примерно по 50 тонн. В связи с плохими условиями в вагоне и риском самовозгорания хлопка при намокании, необходимо выстилать внутреннее пространство вагона крафт-бумагой и герметически закрывать отверстия, связанные с этим расходы являются дополнительными к железнодорожным сборам. Комплектация вагонов осуществляется опытными местными работниками, которые стремятся максимально увеличить груз путем ручной обработки кип в целях наиболее компактной укладки. К сожалению, рабочие принимающего порта имеют меньший опыт, а с учетом просадки груза во время транзита, разгрузка вагона без повреждения кип еще более затрудняется. Плохая упаковка усиливает проблемы, что вызывает значительные повреждения груза при получении на складе в порту. Повреждение груза в период транзита оценивается в 5-10% веса (УзВ). Ответственность за поврежденные кипы и потери несет предприятие УзВ и их страховщики.

В важнейших портах, например, в Ильичевске и Риге, имеются специализированные безопасные склады, связанные с железной дорогой и оборудованные системами пожарной сигнализации и пожаротушения. Это особенно важно в связи с существованием постоянной пожароопасности на хлопковых складах, поскольку, как уже говорилось, при намокании хлопок способен вызывать экзотермическую реакцию и самовозгораться.

В этих портах производится окончательная “классификация” (сортировка) хлопка, либо проверка сорта в целях обеспечения соответствия, с применением предоставляемого здесь лабораторного обслуживания. Затем хлопок закупается на условиях FOB покупателем, который отгружает хлопок либо зафрахтованным судном, либо регулярным (по графику) рейсом морского сообщения. Во втором случае существует вероятность того, что для поставки конечному пользователю груз будет погружен в контейнеры.

Хотя большая часть хлопка направляется в морские порты по железной дороге, часть партий отправляется на автотранспорте. Между Ираном и Среднеазиатскими республиками существует торговый дисбаланс. Это приводит к тому, что значительное число грузовиков совершает в южном направлении

порожние рейсы. Предприятия по автоперевозке иногда принимают хлопок в качестве груза обратного рейса в Бандар-Аббас. Это экономически невыгодно в смысле использования имеющегося пространства, но данный вариант лучше, чем порожний обратный рейс при ограниченном грузопотоке. Проблемы с перевозкой хлопка автотранспортом в Иран описывались в разделе 3.4.

4.6 Отгрузка через Потти

Первоначальный заказ на поставку пробных грузов хлопка через Потти (в результате встречи в мае 1996 г. между президентами Узбекистана, Азербайджана, Туркменистана и Грузии) был сделан в Ташкенте, на условиях оплаты по аккредитиву, FOB указанный порт. До настоящего времени через данный порт отправлялись в основном партии в Триест в Италии и в Бразилию.

УзВ несет ответственность за все перевозки из Узбекистана в Потти по железной дороге. Сертификаты оформляются каждым хлопкоочистительным заводом на каждую кипу, после чего кипы отправляются к месту погрузки. В Кутчлуке (см. фотографию) 5 хлопкоочистительных заводов, находящихся на расстоянии 40 км, поставляют свой хлопок для погрузки в железнодорожные вагоны, используя грузовые автомашины или трактора. Железнодорожные вагоны очень старые (30-40 лет), находятся в плохом состоянии и часто имеют со внутренней стороны заплаты, служащие для изоляции от сквозняков, искры и проникновения воды при перевозке хлопка. Для герметизации наружной стороны дверей и вентиляционных отверстий используется крафт-бумага и клей (см. фотографии). Внутренние амортизационные материалы для отделения кип хлопка не применяются, хлопок укладывается плотно (см. фотографию).

После погрузки железнодорожные вагоны, груженные хлопком, готовы к транспортировке, и Узбекская железная дорога уведомляет об этом Рустама Ташбулатова и его сотрудников в Ташкенте (УзВ). После чего они сообщают ГТЕ в Потти номера вагонов, дату отправления и детали кодирования кип. Назад высылаются факсом детали грузов, полученных в хорошем состоянии. По проверенным партиям утеранных вагонов не было.

Период транзита от погрузки в Узбекистане до прибытия в Потти может быть от 10 до 20 дней, что, в первую очередь, зависит от транзита по Каспийскому морю. Транспортировка первой партии в 2000 тонн после встречи четырех президентов, в мае 1996 г., заняла 8 дней. Однако, это была пробная партия, при транспортировке которой все стороны были заранее информированы и содействовали при транзите. Не поступало сообщений о задержках, вызванных проблемами, связанными с оформлением документов. В целом, 20 дней являются приемлемым для покупателей сроком, поскольку на этом этапе покупатели не торопятся. Обычно хлопок хранится от 20 до 45 дней на складе в Потти, ожидая судно и установления хорошей цены на хлопок.

ГТЕ в Потти, в принципе, может разместить до 10.000 тонн хлопка в старом комплексе чайных складов. Имеются 4 склада, но они находятся в плохом состоянии и не обладают системой пожарной безопасности. В порту имеются дополнительные мощности еще на 5000 тонн, условия хранения также плохие. По мнению ГТЕ, необходимы складские мощности для хранения по меньшей мере 30.000 тонн. В настоящее время рассматриваются возможные пути того, как получить пригодные складские мощности. Однако, эти мощности не выдерживают сравнения со складскими мощностями, имеющимися в Ильичевске или Риге.

Железнодорожные вагоны подходят непосредственно к каждому складу и разгружаются с помощью небольшого дизельного фронтального погрузчика, который берет одну кипу за один раз (см. фотографию). Железная дорога допускает проведение разгрузки в течение 24 часов, после чего требует возврата вагонов. Изыскиваются возможные грузы на Узбекистан, но по крайней мере 50% вагонов совершают обратный рейс порожняком. Считается, что до настоящего времени в Узбекистан не возвратился ни один вагон. Существующей системой логистики не предполагается одновременная отправка Узбекистаном слишком большого количества хлопка, превышающего складские мощности на 15.000 тонн. Результатом этого становится несение железнодорожными вагонами значительных сумм демериджа.

Каждый вагон по отправлении из Узбекистана пломбируется, пломбы проверяются в Потти Торговой палатой, выступающей в роли независимого оценщика. Представители торговой палаты проводят сверку документов с грузовым манифестом (нередки случаи несоответствия), проверяют на месте вес некоторых кип, номера кип, производят описание повреждений в период транзита. В некоторых случаях повреждения настолько значительны, что необходимо признать факт повреждения перед погрузкой или во время погрузки, однако, сопоставления с погрузочными записями не производится.

Груз каждого вагона размещается на складе на отдельной полке, поскольку все вагоны прибывают с различных хлопкоочистительных заводов, и потому содержат хлопок из конкретного региона. Эти полки проверяются покупателями в порту, и здесь отбираются подлежащие отгрузке кипы. Когда на складе имеется достаточное количество хлопка, фирма "Ралли" (которая в настоящее время закупает 20.000 тонн) или "Гленкор" (17.000 тонн) фрахтует судно, если фирма считает, что настало нужное время (или в мире установилась хорошая цена на хлопок) для перевозки хлопка фирме "Франческо Паризи" в Триесте для классификации, хранения или отправки клиентам в Европе на условиях "точно в срок" (JIT).

Одним из судов в порту Поти на 15 ноября был балкер “Надежда” водоизмещением 1800 тонн, который стоял под погрузкой, принимая 6-8 двухсоткиллограммовых кип за один подъем (приблизит. 1,4 тонн) крана грузоподъемностью 10 тонн, суммарный подъем которого составляет максимум 500 тонн в день. Кипы укладываются в навалочном трюме судна и хранятся за перегородками трюма с использованием древесных амортизационных материалов в целях защиты трущихся кип (см. фотографию). Требуется минимум 4 дня для загрузки судна, но ответственный за погрузку сообщил, что для загрузки может потребоваться до одной недели. Эффективность работы порта признана плохой, в день, предшествовавший визиту было погружено всего 70 тонн. Для сравнения можно привести показатели эффективности работы порта Ильичевск, где грузится до 800 тонн в день, при минимуме 500 тонн в день.

Порт является многоцелевым, но признано, что о нем сложилось плохое мнение в плане обслуживания и управленческого контроля. Известно, что под хлопок используются два причала, но без собственных специализированных погрузчиков продуктивность причалов остается низкой. Основными помехами, на которые указывают покупатели и их представители в Узбекистане, являются следующие:

- Плохой контроль за рабочей силой порта. Существует план по формированию специализированной группы рабочих для погрузки хлопка, но реализация этого плана зависит от перспективы дополнительных грузов
- Нет специализированного причала для хлопка. Операторы выражают желание арендовать причал № 9, чтобы иметь готовое оборудование для более быстрого цикла обработки судна. Под их контролем, ГТЕ считает возможным увеличение мощностей с существующего максимума в 135.000 тонн в год до 400.000 тонн, в основном за счет установления управленческого контроля за рабочей силой и совершенствования эксплуатационного планирования.
- В Поти постоянно возникают перебои в подаче электроэнергии. Эта проблема является общей в Грузии, и ее решения в ближайшее время не ожидается. Прекращение подачи электричества происходит без предупреждения и может продолжаться в течение нескольких дней. Имеется запасной генератор, производящий 1,2 МВатт, что позволяет продолжать работу кранов. Однако, для функционирования генератора необходима 1 тонна дизельного топлива в час, но топлива нет. Для приобретения топлива ресурсов порта недостаточно, что вызвано задолженностями по последним операциям.
- При круглосуточной работе порта, активная деятельность составляет не более 16 часов, что связано с плохим управленческим контролем и сложившейся технологией работы.

- Инспектора страховых компаний не удовлетворены качеством хлопковых хранилищ, чистотой и отсутствием мер пожарной безопасности в порту Поти, в связи с чем возникают проблемы в части страхования. В октябре 1996 г. во время пожара в Поти погибли 56 тонн неупакованного хлопка, поврежденного при транзите, стоимость которого оценивалась более, чем в 67000 долларов. Данная потеря, вероятно, приведет к росту страховых премий.
- На складах не имеется достаточного числа пригодных к эксплуатации фронтальных погрузчиков (ГТЕ ожидает прибытия еще 8 единиц в декабре 1996 г.). В целом отмечается нехватка топлива для погрузо-разгрузочного оборудования.

До настоящего времени не сформулированы какие-либо мероприятия по обработке портом Поти поврежденных кип хлопка. Поврежденные кипы продаются в пункте погрузки по низким ценам местным прядильщикам. Существуют планы о предоставлении Грузии 2000 тонн хлопка в год на благоприятных условиях для использования на хлопкопрядильнях этой страны, и предусматривается возможность использования при реализации данного плана поврежденных кип в Поти. ГТЕ указывает на свою заинтересованность в создании в Грузии текстильного и прядильного производства.

Немецкая компания “Карго контроль”, совместно с “Уэйкфилд” и “Гленкор”, планирует открыть совместный офис в Поти к концу декабря 1996 г. Это позволит производить классификацию в Поти, тогда как в настоящее время классификация партий хлопка, следующих в Европу, проводится в Триесте. Триест является “свободным портом”, специализированным на классификации и предлагающим покупателям склады на три месяца бесплатно. Оплата против аккредитива производится только после такой классификации.

Проведенный в Поти подробный анализ подтвердил многие опасения, выраженные европейскими оптовиками и обозначенные в разделе 3.7. Проведенные в Министерстве транспорта Грузии беседы предполагают, что условия являются удовлетворительными. Однако, это противоречит взглядам организаций, участвующих в перевозке хлопка в порту.

5. Направления развития

Разделы 3 и 4 описывают текущую ситуацию на рынке в Европе и Узбекистане. Ожидается, что торговые условия стран СНГ в течение нескольких следующих лет будут существенно меняться, что потребует использования новых методов логистики. Двумя важными вопросами транспортировки хлопка в Узбекистане в будущем станут развитие экономического маршрута транспортировки до ближайшего порта — Потти — и внедрение контейнеризации.

5.1 Достоинства TRACECA

5.1.1 Существующие маршруты экспорта

Традиционный маршрут экспорта узбекского хлопка лежал через Россию, в первую очередь через порты Ильичевск, Рига и Ленинград, а также по железной дороге в Европу. Хлопок продается на условиях франко-борт, что требует от продавца организовать и оплатить все операции вплоть до “пересечения грузом лееров судна” (т.е. до погрузки на корабль). Это означает, что данные расходы оплачиваются непосредственно или опосредованно правительством Узбекистана.

Обычной формой транспортировки является использование железнодорожного транспорта. Хлопок является стандартным сельскохозяйственным продуктом, который имеет относительно низкую стоимость и не быстро теряет свои свойства. При транспортировке это означает, что стоимость транспортировки имеет значительно большее значение, чем скорость перевозки (уровень обслуживания). Принимая во внимание отсутствие у Узбекистана выходов к морю и необходимость перевозки грузов на большие расстояния до пункта продажи, следует признать железную дорогу единственным экономически выгодным видом транспорта для перевозки столь крупных объемов.

Система тарифов железной дороги в СНГ основана в основном на сборах по участкам. Это означает, в целом, что чем больше расстояние, на которое перевозится груз, тем выше стоимость единицы груза. Определенные виды грузопотока, например, перевозки угля из Сибири и зерна, подпадают под преимущественные или субсидируемые ставки пошлин, но хлопок вряд ли сможет привлечь подобные особые условия в рамках российской системы железных дорог. Сборы по участкам железной дороги в России серьезно выросли, возросли и расходы транзит через Казахстан. В связи с этим необходимо изучить возможности существования более экономичных альтернатив. Маршрут TRACECA в Потти намного короче, чем в Ригу или Ильичевск, и потому, в принципе, должен быть дешевле.

Кроме того, проводились повышения сумм сборов в украинских и латвийских портах. Порт Потти располагает неиспользованными мощностями и может предложить 50% снижение стандартного тарифа для того, чтобы привлечь новый поток грузов, например, хлопка.

Достоинства сокращения транспортных расходов значительны потому, что продажная цена хлопка не подвержена значительным изменениям в зависимости от того, какой порт используется. Дополнительные расходы на транспортировку хлопка в Ригу по сравнению с Потти не могут быть возмещены за счет сбора премии по цене FOB. Для покупателя выгодно иметь возможность продавать в ближайшем порту. В связи с этим для Узбекистана коммерчески привлекателен президентский указ о направлении грузов через Потти.

5.1.2 Распределение ответственности в цепи распределения

Покупатель несет ответственность за вторую часть цепи распределения — от борта судна до конечного пользователя. Эта цель может быть реализована им путем применения двух основных методов: фрахтованием целого судна или его части либо использованием судна, обслуживающего линии регулярного морского сообщения. Для больших партий обычно используется фрахт, что зависит также от расстояния. Например, партия в 4000 тонн на Бразилию и в 1800 тонн на Триест отправлялись чартерным (зафрахтованным) судном. Более распространенной системой является дальнейшая отправка хлопка конечному пользователю мелкими партиями, используя для этого суда регулярного сообщения. Подобные морские линии обычно применяют контейнеризацию, так что хлопок в портовом складе грузится в контейнеры, принадлежащие линиям морского сообщения. Наличие таких мореходных линий является основополагающей для покупателя, обеспечивая покупателю возможность обслуживать клиентов во многих пунктах назначения.

Порт Потти не имеет достаточного числа линий регулярного морского сообщения. В основном это вызвано ограниченной потребностью в подобных услугах при сложившихся на Кавказе тяжелых экономических условиях и отсутствии товаров для экспорта. В порт регулярно заходят небольшие суда ближнего следования, однако, здесь нет регулярных контейнерных линий, обслуживаемых судами дальнего следования. Те немногочисленные морские линии, суда которых заходят в порт, имеют ограниченный географический охват. Поэтому порт Потти создает для покупателей проблемы при вторичной дистрибуции и не так привлекателен для покупателей, как конкурентные порты.

При поставках на условиях FOB при использовании чартерных судов покупатель несет ответственность по расходам на погрузку. Поэтому на его счет приходится

любые задержки в обработке груза. В связи с этим покупатели заинтересованы в использовании более продуктивных портов, где ниже уровень риска простоев. Показатели производительности порта Поти в настоящее время низки относительно альтернативных портов, используемых при поставках на условиях FOB. Это еще одна причина малой привлекательности Поти для покупателя.

Можно заметить, что существует конфликт интересов между сторонами при использовании любых портов, но использование маршрута, лежащего через Поти, выглядит выгодным для продавца относительно имеющихся альтернатив. Однако, возможно проведение развития в нескольких направлениях, что повысило бы уровень привлекательности порта Поти:

- Предлагать премию за получение поставок хлопка в Поти — такой вариант сводит на нет выгоды продавца при использовании Поти и приводит к потере дохода
- Провести обновление оснащения и повысить продуктивность эксплуатации порта Поти, сделав тем самым порт сопоставимым с конкурентом — черноморским портом Ильичевск
- Изменить условия поставки, сделав порт в меньшей степени решающим фактором.

5.1.3 Коридор TRACECA

Программа TRACECA разработана специально для того, чтобы трансформировать существующие неинтегрированные и недоразвитые маршруты в современный интегрированный транспортный коридор. Сюда входят специальные программы, охватывающие развитие инфраструктуры железных дорог, совершенствование технического обслуживания подвижного состава, внедрение современных систем контроля товарных вагонов, реконструкцию паромных терминалов в Туркменбаши и Баку, развитие порта Поти. Программа отражает заинтересованность в создании жизнеспособного коридора, способного конкурировать с другими маршрутами транспортировки хлопка. Как говорилось ранее, хлопок не является продуктом, чувствительным к времени, поэтому ключевым фактором представляется надежность. Должна существовать возможность развития адекватного уровня надежности, который может постепенно повышаться в ходе реализации элементов программы TRACECA.

В Поти недостаточно судоходных линий. Однако, порт имеет морское сообщение со Средиземным морем, Восточной Европой и Северной Америкой. Как указывалось в разделе 2, европейский рынок все больше концентрируется в

Южной и Восточной Европе, где достаточно низка стоимость труда. Поти имеет хорошее положение для того, чтобы обслуживать эти рынки и располагает линиями сообщения с некоторыми из этих регионов.

5.1.4 Будущие рыночные возможности

В будущем ожидается, что основными рынками будут экономически развивающиеся страны Юго-Восточной Азии и субконтинента Индии, где низка стоимость труда. Поти имеет более выгодное, чем балтийские порты, положение, и при увеличении грузопотока возможен прямой заход в Поти судов, обслуживающих Черное Море и восточное Средиземноморье. Основная конкурентная опасность, видимо, будет исходить от Ирана, так как Бандар-Аббас имеет более удобное положение для того, чтобы обслуживать Дальний Восток, Индию и Пакистан через Дубаи. Открытие железнодорожной ветки Сарахс — Машхад может сделать данный маршрут еще более привлекательным. Основным отрицательным моментом является высокая стоимость и эксплуатационные ограничения, имеющиеся на данном маршруте. Более привлекательный маршрут через Карачи, по-видимому, будет по-прежнему закрыт в связи с проблемами в Афганистане. Развитие Гвардара в восточном Пакистане в некоторой степени вызвано стремлением привлечь грузопоток хлопка из Средней Азии.

Хлопковая промышленность является чрезвычайно консервативной, ее развитие до существующего оперативного стандарта заняло многие годы. Хлопок высокого качества выращивается во многих странах с конкурентными ценами, поэтому степень прибыльности для покупателей определяется контролем расходов вторичной дистрибуции. Покупатели имеют богатый опыт логистики, ими отводится значительное время на принятие решений относительно наиболее экономичных маршрутов от порта поставки до конечного пункта продажи, а также на составление графика такой перевозки относительно графика совершения закупки.

В настоящее время существует ограниченный интерес к изменению условий продажи. В мире наблюдается рост тенденции к экспорту на условиях CIF. По этим условиям продавец несет ответственность за поставку в зарубежный порт и оплачивает те же расходы, что и на условиях FOB, плюс стоимость морского фрахта. В целом считается, что такие условия создают дополнительные прибыли, что связано с увеличением продажной цены товаров, однако, подобных гарантий нет. Считается также, что массивный переход к продажам на условиях CIF будет означать появление проблем для продавца — правительства Узбекистана. Продавец должен нести ответственность за дальнейшую дистрибуцию до заказчика, которому он не продает товар непосредственно. Поэтому может возникнуть значительный риск роста расходов на хранение и перевозку.

Альтернативой для покупателя может стать закупка на условиях франко-склад, которое является наиболее выгодным для правительства Узбекистана, поскольку таким образом продавец освобождается от несения расходов и рисков транспортировки. От покупателя обычно ожидается принятие этой дополнительной ответственности в регионах с относительно развитой инфраструктурой транспорта и уровнем обслуживания, где риск невелик и имеется возможность выиграть в цене. Узбекистан находится далеко от ближайших портов, транспортная система пока недостаточно развита, поэтому здесь имеется значительный риск дополнительных затрат. Принимая во внимание текущие условия, покупатели указывают на нежелание принимать условия покупки “франко-склад” до тех пор, пока транспортный коридор не будет достаточно развит.

Можно заметить, что текущие условия продаж представляют собой компромисс, и в некоторой степени удовлетворяют требованиям обеих сторон. Успешное развитие коридора TRACECA может привести к сокращению транспортных рисков при доставке хлопка с хлопкоочистительного комбината до порта, и, следовательно, создать среду, в которой будет возможно рассмотрение альтернативных условий продажи. Контейнеризация, в некоторой степени, может быть использована для того, чтобы перейти к применению новых систем продажи и покупки, выгодных для обеих сторон.

5.2 Контейнеризация

Имеется ряд причин, по которым в Узбекистане не была проведена контейнеризация транспортировок хлопка:

- Условия продаж
- Коэффициент загрузки
- Наличие контейнеров

Условия продаж

Как указывалось в разделах 2 и 3, для продажи применяются условия FOB указанный порт. Практически это означает, что перевозка из Узбекистана представляет собой передачу запаса от пункта происхождения (хлопкоочистительный завод) до пункта продажи (портовый склад), тогда как чисто технически товар еще не продан. Несмотря на то, что уже производилась некоторая классификация и на ее основании вагоны уже частично загружены, транспортировка по железной дороге представляет собой навальную перевозку партии, сортировка которой производится в портовом складе. Когда груз вывозится с хлопкоочистительного завода, конечный пользователь, как правило,

еще не известен, поскольку покупатель будет производить продажу из порта на условиях той цены, которая сложится в мире в данный момент.

Первоначальная концепция контейнеризации заключалась в том, чтобы сократить расходы на обработку в порту, создав возможности для осуществления погрузки на судно и разгрузки с судна консолидированных грузов, что снизило бы стоимость обработки единицы груза и ускорило прохождение судном разгрузо-погрузочного цикла. К настоящему времени концепция стала подразумевать формирование сквозной транспортной системы, в которой товары подвергаются упаковке в пункте происхождения и не распаковываются до тех пор, пока не достигнут конечного пункта назначения, на условиях “от двери до двери”. Применение контейнеров позволяет сократить количество повреждений груза, возникающих при многократной обработке неупакованного груза, а также приводит к снижению транспортных расходов на единицу товара, поскольку требует меньшей обработки.

Как можно заметить, существующие методы продажи хлопка не соответствуют этим концепциям в том, что в настоящее время перевозка осуществляется только до порта и только наземным транспортом. Товары перевозятся в порт, где производится выгрузка содержимого контейнеров в портовый склад. Выгоды контейнеризации в транспортной логистике обычно могут быть достигнуты только на морском участке транспортировки. (Грузоотправители иногда используют контейнеры при перевозках по железной дороге, без морского отрезка пути, но это делается, в первую очередь, из соображений безопасности, не распространяющихся на хлопок.) Большая доля хлопка (не включенная в чартерные партии) подвергается контейнеризации для перевозки “от двери до двери”, от пункта продажи покупателем (портовое хранилище) до конечного пользователя.

Контейнеризация узбекского хлопка вряд ли будет привлекательной для какой-либо из сторон, если она не будет включать перевозку морем, т.е. доставку “от двери до двери” напрямую из Узбекистана, либо с хлопкоочистительного завода, либо с консолидационного хранилища, к конечному пользователю. В настоящее время это невозможно, поскольку в момент, когда груз покидает Узбекистан, конечный пользователь, и, следовательно, пункт назначения еще не известны, а хлопок обычно еще не прошел классификационную сортировку, необходимую для осуществления оплаты. Покупатель использует время между погрузкой в Узбекистане и погрузкой на судно, включая период хранения в порту, для “игры” на рынке в целях получения наиболее выгодной цены.

Несмотря на эти трудности, возможна контейнеризация части партий груза в пункте происхождения. По оценкам, приблизительно для 10-20% партий

конечный пользователь и пункт назначения известны заранее. При условии развития более надежной системы классификации и наличия контейнеров, появляется возможность отгрузки подобных товарных партий на условиях “от двери до двери”. Это сулит такие выгоды, как снижение стоимости обработки, несение меньших повреждений, сведение к нулю расходов на складирование. В подобных ситуациях появится возможность проведения переговоров по другим условиям продаж, чтобы груз мог транспортироваться посредством сквозной перевозки от продавца к клиенту, купившему товар у покупателя.

Если имеется возможность развития транспортного коридора для создания более надежной структуры с ограниченными рисками, появляется возможность увеличения данного процента путем развития логистических систем “точно в срок” (JIT). Результатом этого станет хранение запаса хлопка в Узбекистане (вместо оплаты твердой валютой складских услуг третьих стран). Подобная стратегия позволит перейти к западной практике работы, ориентированной на снижение до минимума мероприятий логистики между пунктом происхождения и пунктом использования.

Коэффициент загрузки

Вторым негативным фактором для контейнеризации является сокращение коэффициента загрузки. Среднее количество хлопкового пуха, который может быть погружен в двадцатифутовый контейнер, составляет 11-12 тонн, а в сорокафутовый — 23-25 тонн. Для сравнения, стандартный крытый товарный вагон вмещает порядка 50 тонн. Эта проблема является типичной для многих основных сельскохозяйственных материалов, требующих длительного транзита наземным транспортом.

При наличии в составе 50 вагонов, грузоподъемность поезда составляет 2500 тонн. Контейнерный маршрутный поезд, на каждой платформе которого размещается 2 (иногда - 3) двадцатифутовых контейнера, везет груз весом около 1200 - 1500 тонн. Таким образом, можно увидеть, что стоимость единицы груза при перевозке в контейнерах выше, чем при перевозке обычным транспортом. Сообщение через Каспийское море имеет ограничение в 28 вагонов за рейс парома, таким образом загрузка главной палубы лимитирована и составляет примерно 1000 тонн, что на 50% меньше, чем тоннаж при перевозке состава целиком.

Партии хлопка, закупленные фирмой “Daewoo” и перевезенные в контейнерах через Дружбу, прошли повторную оценку. Имеются наглядные свидетельства того, что контейнерный метод отгрузки оказывается неэкономичным по сравнению с обычным транспортом. Это связано с низким коэффициентом загрузки вагона и расходами на укладку (см. следующий раздел). Принятие

окончательного решения о том, стоит ли продолжать использование контейнеров, стоит на повестке дня. Все еще ведется оценка выгоды пересылки порожних единиц против выгоды пересылки единиц с хлопком.

Дополнительной проблемой является подъем контейнеров, поскольку контейнеры должны грузиться либо с полуприцепа, либо с грунта в пункте погрузки в Узбекистане. На маршруте TRACECA недостаточно единиц необходимого подъемного оборудования, способного поднимать сорокафутовые контейнеры, являющиеся наиболее удобными при отгрузке хлопка. Имеется очень мало специализированных терминалов, подобных терминалам в Ташкенте, располагающих козловыми кранами и разбрасывателями, и ни один из таких терминалов не расположен в регионах хлопководства.

Не смотря на эти проблемы, было бы экономично использовать контейнеры при поставке “от двери до двери”, даже допуская меньшую полезную нагрузку при перевозках по железной дороге. Указывается, что высокая стоимость загрузки железнодорожных вагонов, разгрузки в хранилище, перевозки для классификации, перегрузки на корабль, равна стоимости перевозки в контейнере меньшего груза напрямую из Ташкента. Эти расчеты все еще проверяются. Тем не менее, данные расчеты не проверялись (УзВ). Очевидно, что потребуются дальнейшие финансовые оценки для того, чтобы подтвердить жизнестойкость использования контейнеров при поставке “от двери до двери” на всех основных маршрутах для того, чтобы оправдать необходимые инвестиции в погрузо-разгрузочное оснащение.

Наличие контейнеров

Специалистами фирмы-консультанта, специализирующимися на логистике, была проведена оценка предложения по использованию пустых контейнеров “Daewoo” для отправки хлопка в Европу и затем маршрутизации с новым грузом обратно в Корею, внесенного в рамках мультимодального проекта. Консультанты выразили мнение о том, что предложение является слишком сложным и подразумевает значительные обязательства, которые потребовали бы крупных инвестиций в системы контроля. Позже компания “Daewoo” подтвердила правильность мнения консультантов.

Проведенные впоследствии переговоры с фирмой “Daewoo” относительно закупок хлопка и отгрузки через Дружбу показывают, что контейнеров для отгрузки по коридору TRACECA не будет в наличии, даже если будут решены проблемы в области логистики. Тем не менее, фирма проводит повторную оценку возможности применения контейнеров в свете отгрузки пробных партий. Помимо низкого коэффициента загрузки (см. выше), другой важной проблемой является

то, что направляющиеся назад контейнеры перевозятся только в один пункт — Асака, — а хлопок поступает из многих областей, удаленных от фабрики на расстояние от 500 до 1000 км. Считается, что было бы дешевле перевозить контейнеры к местам произрастания хлопка, а не хлопок к месту хранения контейнеров, однако, подобное перемещение контейнеров всегда требует значительных затрат. Чтобы справиться с этой проблемой, компания “Daewoo” пытается провести с Узбекской железной дорогой переговоры по специальным тарифным ставкам.

Принимая во внимание продолжающиеся поставки партий грузов “Daewoo”, в Узбекистане пока должно быть достаточно контейнеров для того, чтобы обрабатывать ту небольшую долю хлопка, которая может транспортироваться “от двери до двери”, когда заранее известен конечный пользователь. Признано, что порожние контейнеры должны концентрироваться не в районах хлопководства, а в районе Ташкента, что связано с потребностями импорта. Тем не менее, если бы контейнеризация хлопка была сконцентрирована в каком-либо конкретном месте, на крупном консолидационном хранилище, то за счет тщательного планирования была бы снижена стоимость размещения пустых контейнеров. Большая часть грузопотока импорта представлена двадцатифутовыми контейнерами, и имеются первичные свидетельства того, что может образоваться нехватка сорокафутовых контейнеров.

Большинство контейнеров принадлежит линиям морских грузоперевозок — либо являясь из собственностью, либо находясь в долгосрочной аренде. Поэтому необходимо установить связь между конечным пунктом назначения и владельцем контейнера. Судоходные линии обычно разрешают использовать принадлежащие им контейнеры на принадлежащих им судах, следующих в обслуживаемые ими пункты назначения. В случае с Поти, крупным контейнерным оператором является компания “Sealand”, которая занимается разработками в Поти нового контейнерного терминала стоимостью 15 миллионов долларов. Терминал будет располагаться рядом с существующим комплексом хлопкохранилищ. Компания выразила заинтересованность в том, чтобы выполнять перевозку хлопка при возврате контейнеров в Поти или в какой-либо из обслуживаемых компанией пунктов за рубежом. Однако, на данном этапе неизвестно, имеется ли у компании достаточно контейнеров в Средней Азии, или партии, требующие перевозки “от двери до двери”, должны направляться в обслуживаемые фирмой пункты. Контейнеры фирмы “Sealand” высылаются в обратном направлении порожними через Москву, резко увеличивая стоимость перевозки, и фирма предпочла бы осуществлять обратный рейс с грузом, имеющим пункт назначения в Европе. “Sealand” считает неконкурентной стоимость грузопотока фирмы “Daewoo”.

Относительно предложений по консолидированному складированию, существует правительственный план строительства в Бухаре консолидационного хранилища на 40.000 тонн. Склад будет находиться на основном железнодорожном маршруте, однако, большая часть хлопка потребует перевозки на этот склад автомобильным или железнодорожным транспортом, что вызовет рост числа повреждений при обработке груза. Данное предложение разрабатывалось несколько лет назад, но не были выделены средства для перепрофилирования и реконструкции сооружений, создания испытательной лаборатории и систем необходимых пожарной безопасности.

Один из крупнейших покупателей считает коммерчески жизнеспособным предложение по строительству хранилища на 20.000 тонн с годовой пропускной способностью 80-100.000 тонн (четыре оборота в год являются нормальным европейским стандартом). Здесь будет производиться классификация хлопка в соответствии со стандартом, применяемым конечным покупателем (и банком, финансирующим сделку), и погрузка в маршрутный поезд.

ЧАСТЬ II - РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ

6. Предложения по программе технической помощи

Можно указать на следующие основные вопросы, касающиеся использования коридора TRACECA и контейнеризации, вытекающие из двух проведенных оценок рынка:

- Правительство Узбекистана желает увеличить объем грузопотока через Поти. Это связано с тем, что TRACECA является кратчайшим расстоянием до моря и не включает транзит по территории России. Поэтому ожидается установление более низких транзитных расходов, поскольку цены на железных дорогах в настоящее время зависят от расстояний. На условиях продажи FOB, правительство несет ответственность за все транзитные расходы и не получает более высокой продажной цены при использовании других портов. В принципе, по этой причине использование порта Поти должно привести к росту прибыльности экспорта хлопка.
- Скупщики хлопка весьма консервативны и работают с небольшой прибылью. Рынок хлопка характеризуется неустойчивостью, он меняется с постепенным спадом спроса в Европе и его ростом в развивающихся странах Юго-Восточной Азии и Индийского субконтинента. Хлопковым торговцам удалось адаптироваться к этим переменам, используя имеющиеся торговые системы и логистику. Поэтому они не требовали изменений и возражают против каких-либо изменений, которые увеличивают степень их подверженности риску.
- Хотя Узбекистан является вторым по объемам экспорта поставщиком хлопка в мире, существуют альтернативные источники, поэтому цена на узбекский хлопок не может быть более высокой. Обеспокоенность качеством приводит к тому, что цены узбекского хлопка на 10-12% ниже мировых. Таким образом, можно сказать, что правительство Узбекистана не может диктовать рынку свои условия, и потому требуются подходы, скоординированные с крупными покупателями.
- Скупщики хлопка отрицательно относились к использованию коридора TRACECA. Это было связано с неодинаковым уровнем обслуживания, отсутствием оснащения и низкой эффективностью работы порта Поти, недостаточным количеством линий морского сообщения, пригодных для дальнейшей перевозки, негативным восприятием обстановки в Кавказском регионе. Их отношение предполо, что “хлопковые оптовики” станут использовать порт Поти только в том случае, если их вынудят на это, так как они не были склонны рассматривать этот порт как новый выгодный маршрут.

- Основным ограничением контейнеризации являлись текущие условия продажи. Хлопок представляет собой товар, при транспортировке которого к пункту продажи в порт FOB конечный покупатель, как правило, неизвестен. Выгоды контейнеризации вряд ли могут быть использованы, если грузопоток не станет формироваться “от двери до двери” и на большие расстояния. В пункте происхождения может проходить контейнеризацию менее 20% грузопотока с известным конечным получателем. Унификация процесса потребует изменения системы классификации в целях удовлетворения требований покупателя к качеству.
- На том этапе не проводилось необходимого расчета затрат на использование мультимодальной логистики (материально-технического обеспечения, использующего несколько видов транспорта) при работе с основными сельхозпродуктами, необходимого для того, чтобы подтвердить потенциал снижения затрат на цепь логистики по сравнению с обычным транспортом за счет применения контейнеров. При проведении фирмой “Daewoo” повторной оценки разработанной ею программы контейнеризации обнаружилось, что имелись экономические соображения против применения унифицированных грузоединиц, которое связано с низким коэффициентом загрузки.
- Рынок хлопка прошел определенные изменения в том, что касается формирования основного спроса не в Западной Европе, а на востоке. В связи с этим отмечается благоприятность использования китайских, пакистанских или иранских портов, если там имеются приемлемые условия в плане цен и уровня обслуживания. В краткосрочном периоде важно наличие хорошего морского сообщения из порта в СНГ в направлении Дальнего Востока.

Любая программа технической помощи должна фокусироваться на указанных проблемах. Очевидно, что имеются и другие важные вопросы, например, условия продажи, системы классификации, инвестиции в промышленность, экономическая ситуация в Узбекистане, имеющая серьезнейшее значение для узбекского рынка хлопка. Однако, данная программа технической помощи должна решать проблемы транспортировки, в необходимой степени затрагивая остальные вопросы.

Было рекомендовано на стадиях 2 и 3 описанных в данном отчете концентрировать внимание на следующих аспектах:

- Мониторинг логистического обеспечения
- Инвестиции в оснащение
- Анализ затрат и результатов контейнеризации через TRACECA
- Контейнеризация

Эти пункты включают изменение программы по сравнению с той, которая была изначально предложена в августе 1996 г. Основной упор должен быть делается на то, как могут развиваться коридор TRACECA и порт Поти, чтобы стать такими же привлекательными для покупателей, какими они являются для правительства Узбекистана. Анализ указал на более фундаментальные проблемы при контейнеризации хлопка, поэтому основное ударение должно приходиться на усовершенствование традиционных систем логистики перед тем, как внедрять концепции мультимодальности. Применение контейнеризации представлялось важной целью, и в данном направлении требуется проведение дополнительных работ.

7. Мониторинг логистики

Для разработки предложений по улучшению логистики перевозок хлопка из Узбекистана и изучения альтернативных методологий, было необходимо провести более широкое исследование существующей “логистической цепочки” и чем исследование уже проведенное в Части 1. Основными элементами “цепочки” являются:

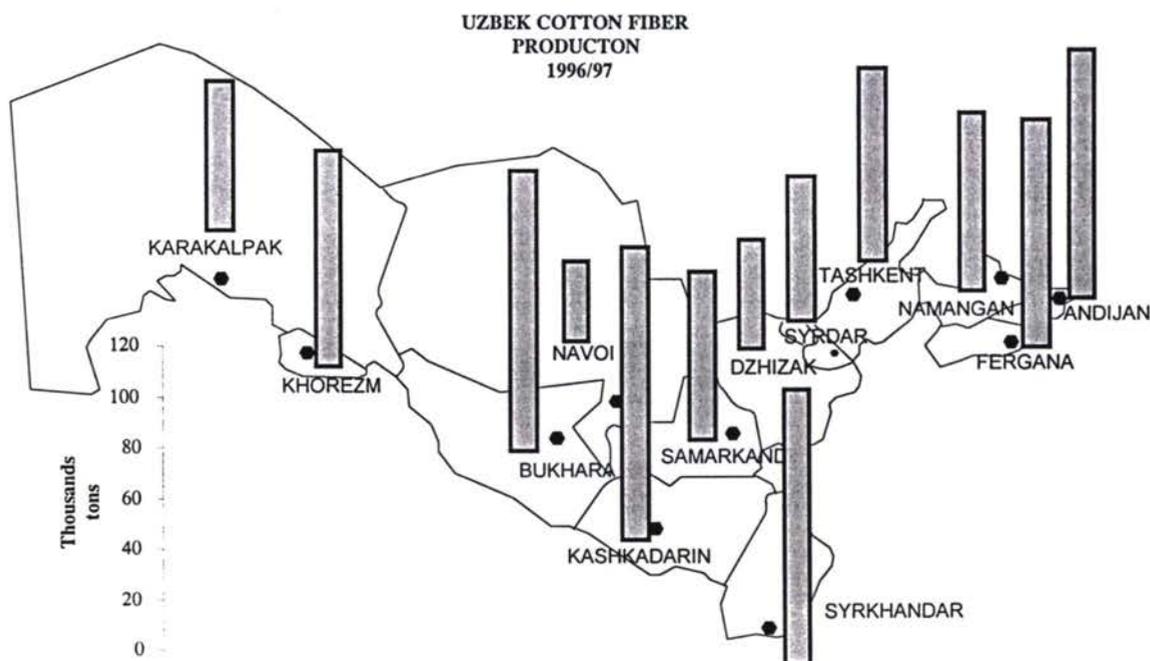
- перевозка от ферм или от точек сбора урожая до обрабатывающих заводов
- перевозка обработанных продуктов в тюках от заводов до железнодорожных узлов
- погрузка в железнодорожные вагоны и перевозка в точки консолидации и затем к границам
- перевозка от границы в порт FOB
- перегрузка и складирование в складских помещениях недалеко от порта
- перевозка из складов и погрузка на судно для перевозки и последующей дистрибуции

7.1 Перевозка хлопка - сырца от точки производства до обрабатывающего завода

Выращиваемый в Узбекистане хлопок занимает примерную площадь 1.3 млн. га. Это составляет 45% ирригуемых культивируемых земель и 35% всех культивируемых земель Узбекистана. С 1992 года наблюдалось постепенное уменьшение площадей отведенных под выращивание хлопка с 43% в связи с деградацией земель и изменениях в использовании земель, а также в связи с политикой государства по увеличению объемов выращиваемых зерновых для насыщения самодостаточности. Есть предложения по стабилизации территории производства хлопка на 1.3 млн. га. В начале 1990-х годов хлопок производился государственными сельскохозяйственными предприятиями которые состояли из 594 совхозов и сельскохозяйственных коллективов состоящих из 1043 колхозов. Каждый совхоз имел примерно 1300 га, каждый колхоз - 830 акров. Изменения в государственной политике которые последовали вслед за объявлением независимости с тенденциями к децентрализации и приватизации, привели к увеличению количества и рыночной доли колхозов и больших производящих организаций. Такое разнообразие источников продукции говорит о том что наверняка понадобятся существенные транспортные ресурсы для перевозки хлопка - сырца к джинам.

Ежегодно производится примерно 3-3.5 млн. тонн хлопка-сырца. Это составляет примерно 960,000 - 1.1 млн. тонн хлопкового волокна, при использовании среднего коэффициента 31-32% сырца к обработанному хлопку. Производство хлопка централизованно контролируется государством. Общий намеченный объем определяется Государственным Комитетом по Прогнозированию и Министерством Сельского Хозяйства. Затем общий объем делится между регионами и для каждого региона представляет минимальный объем производства. Производители обязаны продать 60% произведенного ими хлопка Узгосхлопкопромсбыту по фиксированной цене в сумах (примерный эквивалент \$140 за тонну) а оставшийся хлопок продается по другой цене, хотя все равно через Министерство Внешнеэкономических Отношений. Хотя выращивающие хлопок хозяйства получают плату в сумах по ежегодно согласовываемому тарифу, большинство их затрат требует наличия твердой валюты. Это ведет к возникновению серьезных финансовых проблем для фермеров которые влияют как на производительность так и на наличие и качество транспорта необходимого для перевозки сырца к обрабатывающим заводам.

Все регионы Узбекистана производят хлопок относительно высокого качества по мировым стандартам. Более высокое качество в основном достигается на юге где больше солнечных дней и климат более сухой. Тем не менее хлопок выращивается на всей территории страны и равномерно распределен по областям как показано на схеме 1 демонстрирующей распределение производства по областям в сезон 1996 - 97:



Период сбора урожая длится с середины сентября до середины ноября, таким образом потребность в транспорте сконцентрирована в короткий период. Объем доставок к 120 джинерям составляет примерно 100 000 тонн в первую неделю урожая (850 тонн на каждый завод в день) В средней каждый завод получает 30 000 тонн хлопка за два месяца периода сбора урожая.

Каждый из заводов имеет свой собственный приемный центр куда хлопок перевозится, обычно трактором с прицепами или на небольших грузовиках. Каждый из заводов имеет свою территорию которая рассчитана на основе средних расстояний транзита от ферм и составляет примерно 50 км. При получении хлопка завод классифицирует хлопок для хранения в однородных партиях в открытых хранилищах называемых “банты” Эти “банты” снабжены вентиляционными шахтами для предотвращения деградации хлопка в результате ферментации. Первоначальная классификация в однородные партии основана на том принципе что из хлопка из одного банта получится хлопковое волокно одной и той же категории для продажи.

Первоначальные действия по перевозке предпринимаются с использованием различных видов местного транспорта в короткий период времени. Хотя подобный подход в настоящее время является адекватным и не существует свидетельств того что имеются проблемы влияющие на конечный продукт, есть опасения того что в будущем всвязи с трудным финансовым состоянием многих ферм подобные транспортные ресурсы будут недоступны.

Месторасположение 120 заводов в Узбекистане показано на схеме 2.

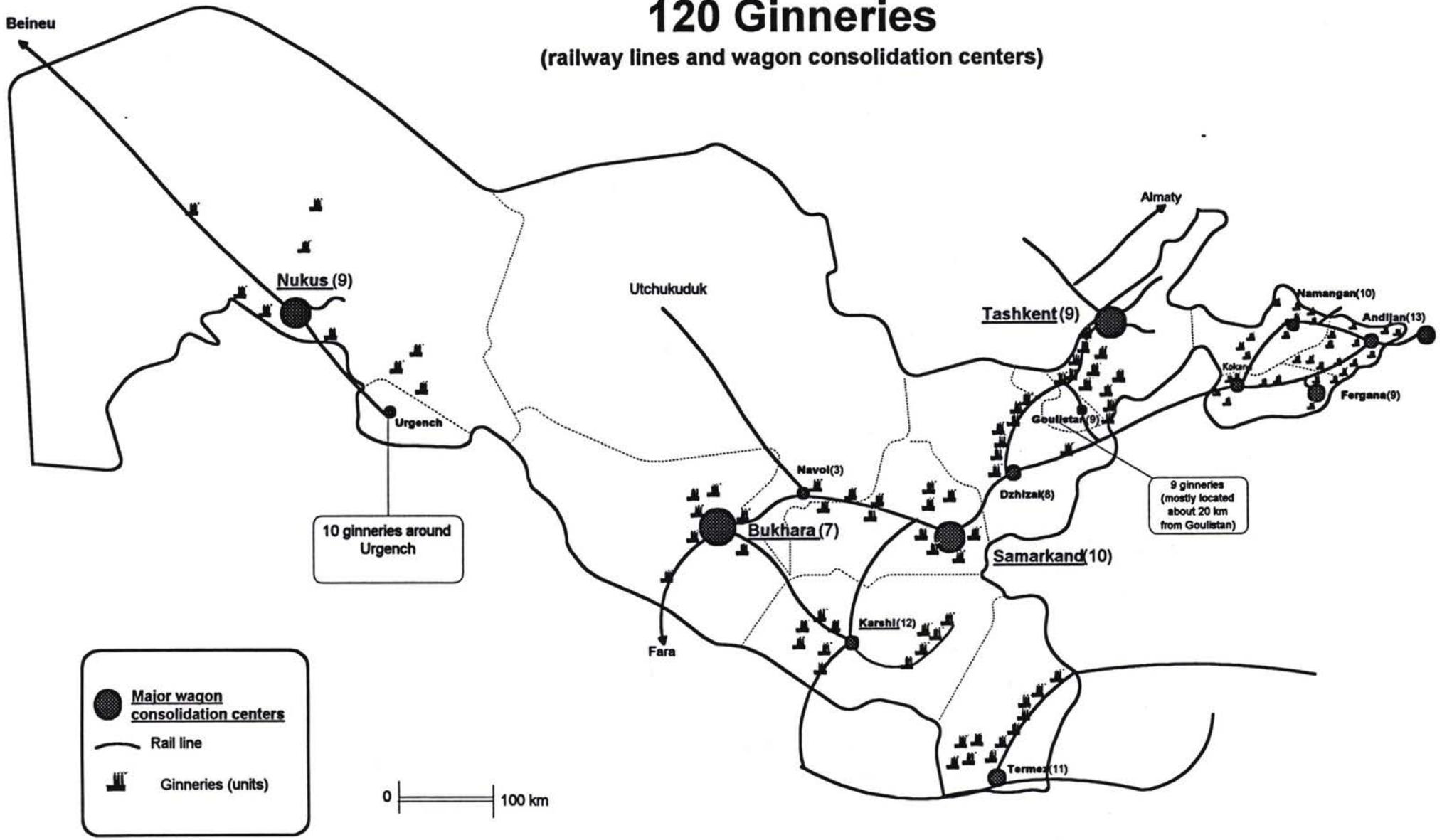
7.2 Перевозка от заводов к железнодорожным станциям

Хлопок - сырец перевозится из бантов к джиновому заводу. Затем хлопок отделяют от шелухи. В результате из каждых 100 кг получается 32 кг волокна, 54 кг семян и 14 кг пуха, пыли и отходов. Волокно пакуется в тюки примерно 215 кг каждый. Классификация проводится по узбекским стандартам основанным на 240 тюках называемых “марк”, что равняется одной загрузке вагона в примерно 51.6 тонн. Классификация проводится по следующему принципу:

Стандарты:	Биринчи	Икинчи	Учинчи	Туртинчи	Бешинчи
Качество:	Оли	Якши	Урта	Одди	Ифлос

Location of the 120 Ginneries

(railway lines and wagon consolidation centers)



Эта система классификации является приемлемой для некоторых покупателей но на каком-то этапе позже в процессе продажи большинство хлопка необходимо проверить и отсортировать, обычно это делается в порту FOB или на границе. Большинство покупателей предпочитают использовать американский стандарт USDA.:

Стандарт: Хороший мидлинг, строгий мидлинг, мидлинг, строго низкий мидлинг, низкий мидлинг.

Цвет: Белый, слегка пятнистый, пятнистый, окрашенный, желтого происхождения, светло - серый, серый.

Таким образом очевидно что системы не интегрированы и надежность национальной системы остается одной из основных проблем, как указано в части 1. Тем не менее необходимость независимой проверки в порту FOB или на границе до окончательной оплаты не является редкостью и применяется для большинства перевозок хлопка вне зависимости от его происхождения.

Упаковка в тюки производится, как уже было указано ранее, на территории заводов. Это является проблемной зоной где необходимы инвестиции в новое оборудование для упаковки в джиновых, таким образом чтобы хлопок можно было обрабатывать и очищать до единого высокого стандарта и чтобы тюки оставались неповрежденными, и, соответственно, менее подверженными действию влаги. Покупатели отбраковывают тюки если повреждена более чем одна перевязка с каждой стороны от центральной перевязки. Было отмечено что значительное количество тюков в Поти было забраковано только из-за поврежденных перевязок. В следующий сезон ожидается улучшение положения всвязи с использованием более широких перевязок, а не узких проволоч используемых в настоящее время.

Каждый из джиннерей имеет общую мощность для производства примерно 2.1 млн. тонн хлопкового волокна за 120-140 дней. На практике они работают весь год на низких мощностях для того чтобы обеспечить рабочие места. Можно закончить процес намного быстрее, но он задерживается по социальным причинам. Это оказывает влияние и на логистику, поскольку перевозки более равномерно распределены на протяжении всего года, хотя объемы в период между июлем и сентябрем остаются низкими.

Цена хлопкового волокна из джиновых примерно \$400 за тонну. Местные ткацкие фабрики в Узбекистане закупают примерно 200 000 тонн оставляя все остальное для экспорта. Текстильные фабрики открываются в Намангане и Ташкенте, но

это вряд ли повлияет на местное потребление в ближайшем будущем. Стратегическим планом Правительства является увеличение объема местных закупок до 50% к 2002 году путем развития придильной индустрии и легкой промышленности и предоставления дополнительных услуг, в противоположность продажи только сырого материала. Тем не менее в ближайшее время ожидается что экспорт будет занимать до 70 % таким образом предоставляя необходимую твердую валюту.

Порядка 20-ти покупателей в Узбекистане проводят переговоры с тремя отдельными организациями:

- Инновация
- Узмарказимпекс
- Узпромашимпекс

В соответствии с условиями соглашения о продаже - обычно FOB (Free on Board) или доставки на границу (DAF) Узгосхлопкопромсбыт обеспечивает необходимый объем хлопка для выполнения контрактов. Покупатели производят оплату за хлопок Кредитными Письмами на основе согласованных цен зп различного качества. В настоящий момент в среднем в мире цена составляет \$1400 за тонну, но в связи с опасениями за качество Узбекского миддлинга он продавался примерно по \$ 1230 за тонну (август 1997), хотя рыночные цены постоянно меняются. После уплаты 15-20% залога хлопковое волокно может быть доставлено под контролем Узгосхлопкопромсбыта, который распределяет объемы таким образом чтобы выполнять условия контракта и организует транспортировку от заводов до мест погрузки.

Примерно 60% джиновых имеют железнодорожные ветки и они заказывают вагоны предоставляемые Узбекскими Железными Дорогами. Оставшиеся джиновые должны посылать тюки автомобильным транспортом к железнодорожной станции погрузки. Обычно перевозки производятся 8-тонными грузовиками и расстояние перевозки от завода до станции может быть более 100 км. Транспортные отделы джиновых заводов отвечают за перевозки вне зависимости от того есть ли у завода железнодорожная ветка ведущая к станции "Free on Rail" или нет.

7.3 Загрузка в железнодорожные вагоны и отправка к пунктам консолидации и границам.

Эта работа состоит из четырех основных элементов:

- подготовка вагонов

- загрузка хлопка
- ж/д перевозка к ближайшей ж/д станции и затем на сортировочный двор
- перевозка от сортировочного двора до границы

По соображениям пожарной безопасности всвязи с теплоотдачей от локомотивов и опасностью спонтанного взрыва при намокании тюков и всвязи с обычно плохим состоянием крытых вагонов, необходимо опечатать с помощью обоев и невозгораемого клея все двери, окна и прочие “слабые” места вагонов. Эта работа стоит очень дорого поскольку материалы импортируются и оплачиваются в твердой валюте.

В 72 джиновых имеющих собственные железнодорожные подъезды 240 тюков классифицированных как один “марк” грузятся в вагоны. Эта операция производится с помощью двух автопогрузчиков и занимает примерно два часа. Для выполнения подобной работы необходим большой опыт для того чтобы уложить тюки безопасным образом. Поскольку в процессе перевозки тюки могут утрясаться и сдвигаться в время торможения и ускорения поезда, опытный укладчик может значительно снизить риск повреждения тюков при транзите. Основываясь на результатах проверок проводимых в Потти при поступлении вагонов есть мнение что иногда загружаются уже поврежденные тюки, а также неупакованный хлопок. Тем не менее все признают что это мнение очень трудно обосновать без проведения специальных проверок в местах загрузки и выгрузки.

В случае 48 джиновых не имеющих железнодорожных подводов, хлопок поступает на прикрепленную к той или иной джиновой железнодорожную станцию или пункт загрузки в небольших грузовиках и затем загружается в вагоны работниками железной дороги. Эта операция является еще более дорогой поскольку груз обрабатывается дважды и увеличивается риск повреждения тюков. Железнодорожные станции и пункты погрузки обычно имеют минимальное количество складских помещений, таким образом очень важно проводить загрузку без промедлений.

В случае джиновых имеющих железнодорожные отводы, загруженные вагоны транспортируются локомотивами в составах по 5-10 вагонов максимум к ближайшей железнодорожной станции. Среднее расстояние составляет 120 км. Поскольку все вагоны загруженные в джиновых или на пунктах погрузки идут в разных направлениях, необходимо проведение определенного количества сортировочных операций до того как состав будет отправлен по назначению.

Перевозки до границы осуществляются консолидированными составами насчитывающими 28-50 вагонов. Узбекские Железные Дороги посылают вагоны

от прикрепленной станции или отводных путей через ряд сортировочных операций в один из основных сортировочных дворов:

- Угреч
- Бухара
- Самарканд
- Ташкент

На этих сортировочных дворах составляются поезда из вагонов следующих в одном направлении. Затем эти поезда идут к одному из основных пограничных переходов:

- Фарап, граница с Туркменистаном - поезда на Поти, Бандар Аббас и Мерсин
- Ченгенли, граница с Казахстаном - поезда на Ригу, Брест, Чоп и Дружбу
- Бежнеу, граница с Казахстаном - поезда на Одессу и Ильичевск

На этих пограничных переходах бригады и локомотивы меняются и поезд продолжает путь к месту назначения FOB с другой железной дорогой.

Пограничный переход является пунктом где прямая ответственность за перевозку переходит от Узгосхлопкопромсбыта, который отвечает за все перевозки хлопка на территории Узбекистана, к Узвнештрансу, который отвечает за перевозки за пределами Узбекистана от имени Узгосхлопкопромсбыта.

7.4 Первозки от пограничного перехода к порту FOB.

Узвнештранс является национальной экспедиторской организацией подчиненной Министерству Внешнеэкономических Отношений. Эта организация отвечает за работу “государственного” транспорта. В теории Узвнештранс не имеет монополии на экспортные перевозки хлопка. Другие экспедиторские компании могут подать заявку на осуществление перевозок хлопка, но они должны получить разрешение Министерства Внешнеэкономических Отношений, и для этого они должны отвечать определенным условиям. Ни одна из экспедиторских компаний до настоящего времени не смогла удовлетворить требования, таким образом на практике Узвнештранс имеет монополию. Важно отметить что хлопок по принятым в настоящее время условиям продажи все еще находится под ответственностью Министерства до момента доставки в пограничный порт, таким образом есть логика в сохранении этой ответственности и ответственности за международные перевозки внутри одной организационной структуры. В ближайшее время не ожидается изменения ситуации.

Узгосхлопкопромсбыт и Узвнештранс работают вместе для предоставления деклараций на экспорт и прочих стандартных таможенных и транзитных документов. Узвнештранс берет на себя ответственность за перевозки от пункта загрузки в железнодорожные вагоны и отвечает за следующие аспекты:

- через порты FOB (Поти, Рига, и.т.д)
 - Экспортная, таможенная и транзитная документация
 - Стоимость железнодорожных перевозок
 - Стоимость таможенной очистки при транзите
 - Разгрузка вагонов порту
 - Временное хранение
 - Стоимость FOB
- наземные перевозки (через Брест, Чоп, и.т.д)
 - Экспортная, таможенная и транзитная документация
 - Стоимость железнодорожных перевозок
 - Стоимость таможенной очистки при транзите
 - Расходы вызванные разной шириной колеи
 - Разгрузка вагонов в склады и погрузка в контейнеры/другие железнодорожные вагоны
 - Стоимость доставки на границу (DAF)

В теории хлопок затем перевозится в составах от границы Узбекистана к порту FOB или к границе DAF. Ниже описывается только логистическая цепочка коридора ТРАСЕКА, поскольку он находится в фокусе данного проекта.

Поезд движется через Туркменистан. Существует четыре основных потенциальных препятствия:

- Ограниченные мощности: железные дороги в Туркменистане в основном однополосные, таким образом ограничивается объем груза перевозимых через границу Саракс с Ираном и между Туркменбаши и остальной территорией Туркменистана. Узбекистан также увеличивает объемы перевозимые на восток от грузинских портов в Узбекистан, таким образом еще больше загружая линию. В настоящий момент недостаточность пропускной способности не вызывает серьезных задержек, но примером возможной проблемы может служить ситуация когда линия Ашгабад - Туркменбаши была закрыта с предварительным уведомлением всего в три дня для всвязи с перевозками топлива внутри Туркменистана.
- Паромный терминал Туркменбаши: каждый из паромов имеет вместимость только в 28 вагонов, таким образом большие поезда приходится расцеплять. Всвязи с относительно плохой работой

паромной службы (медленный оборот) и с тем фактом что перевозки осуществляются по требованию, а не по расписанию, в Туркменистане могут возникать серьезные задержки. В Туркменбаши действует только один причал, и правительство Узбекистана предложило содействие в реконструкции второго причала, но ответ пока еще не получен.

- Автодорожный транспорт против железнодорожного: паром является судном общего назначения которое может обслуживать как железнодорожные вагоны, так и грузовики. Поскольку грузы перевозимые в грузовых автомобилях обычно являются более дорогими есть возможность для осуществления неофициальных выплат. Эти выплаты производятся работникам парома для того чтобы обслуживаться без очереди. Таким образом грузы перевозимые в железнодорожных вагонах находятся в невыгодном положении.
- Документы: железнодорожные сопроводительные документы обычно оформляются для всего грузк. Тем не менее в Туркменистане документация необходима для каждого вагона, а также требуются транзитные накладные. Таким образом для данной перевозки необходимо оформление отдельных документов.

В Баку поезда снова сцепляются. Эта операция может быть задержана всвязи с перебоями с поступлением вагонов в результате их нехватки, поломок и проблем с документацией. Только после того как поезд снова составлен он продолжает свой путь в Грузии.

В Грузии поезд снова расцепляется для прохождения высокогорного отрезка к западу от Тбилиси а затем снова сцепляется и продолжает путь к Потти. Вагоны разгружаются в старых складах для чая за территорией порта. Общее время транзита может варьироваться от 10 до 20 дней и в основном зависит от задержек на переходе через Каспийское море.

7.5 Разгрузка вагонов и хранение в ожидании морской перевозки.

Узвнештранс все еще отвечает за перевозки хлопка и назначил ГТЕ в качестве местного агента для координации деятельности в Потти. В каждой из джиновых где погрузили хлопок заполняются сертификаты и эти сертификаты вместе с информацией о номерах вагонов и копиями накладных посылаются по факсу в ГТЕ из Узвнештранса в Ташкента после того как начался транзит.

Каждый из вагонов при отправке из Узбекистана опечатывается и пломбы проверяются по прибытию в Потти представителями коммерческой палаты, которые выступают в качестве независимых оценщиков. Они проверяют соответствие сопроводительных документов товарным накладным при разгрузки груза, проводят выборочную проверку веса тюков, записывают номера тюков и

регистрируют повреждения в транзите. Было отмечено что случаются значительные несоответствия между документами и товарными накладными, как недовесы, так и перевесы.

Железнодорожные вагоны направляются в отдельные склады где они разгружаются с помощью дизельного автопогрузчика который может одновременно поднимать три тюка. Разгрузка вагоно является более сложной операцией чем их погрузка и занимает больше времени всвязи с утряской и повреждениями в транзите. На начальном этапе были проблемы которые возможно послужили причиной дополнительных повреждений тюков при разгрузке. Тем не менее в настоящее время подобные проблемы возникают гораздо реже, поскольку за промежуточный период был накоплен значительный опыт проведения этих операций. Есть показатели того что первоначальный процент повреждений при разгрузке составлял 7%, в настоящее время это 2%. Железные дороги отводят только 24 часа на разгрузку вагона, после чего взимаются штрафы. Всвязи с неравномерными поступлениями, штрафы могут бытьдовольно значительными, хотя нет свидетельств каких-либо срочных действий по возврату вагонов в Узбекистан.

Хлопок из разных вагонов укладывается в хранилище в отдельных штабелях, поскольку он поступил из разных джиновых, и, соответственно это хлопок выращенный на различных территориях и он будет принадлежать различным классам и граппам качества. Штабеля проверяются представителями покупателей на возможность последующей транспортировки, и таким образом, соответствие хлопка. Тем не менее классификация по международным стандартам в Потти не проводится, и в порту нет представителей международной классифицирующей организации. В большинстве случаев международная классификация проводится в порту назначения - Триесте или Мерсине.

Продавец - Министерство Внешнеэкономических отношений - оплачивает хранение за первые 20 дней. После этого оплата является ответственнстью покупателя. Покупатель может оставить груз на складе до тех пор пока у него не наберется достаточно для перевозки навалом - обычно минимум 1800 тонн или хранить груз до тех пор пока цены на рынке не станут более привлекательными. Таким образом склады выполняют двойную роль: транзитных хранилищ и так и складов хранения. Это делает планирование работы складов гораздо более сложным и может способствовать возникновению переагруженности.

Не существует регулярной системы возврата крытых вагонов в Узбекистан. Хотя объемы транспортировки в Узбекистан через грузинские порты возрастают, обычно грузами являются соя, мука, зерно и.т.д и они перевозятся в специальных вагонах. Крытые вагоны остаются в Грузии, затем направляются в грузами в

Россию, после чего в конечном итоге возвращаются в Узбекистан. Эта внутренняя проблема железной дороги которая на данный момент не влияет на имеющееся в наличии количество вагонов в Узбекистане, но эта ситуация ведет к тому что большее количество вагонов приходится оклеивать для перевозок хлопка.

7.6 Перевозка хлопка в порт вторичного распределения.

Когда на складе скопилось достаточное количество хлопка и цены и спрос достигли необходимого уровня, покупатель нанимает судно для морской транспортировки. Хлопок обычно направляется в хлопковый комплекс Франческо Париси в Триесте или в Мерсин. Представитель покупателя выбирает тюки после визуальной инспекции их общего состояния и затем тюки загружаются в 12-метровый прицеп который направляется в порт для загрузки.

Основной причал для загрузки хлопка - причал №9, хотя используются и соседние причалы, особенно когда в порту находится более чем одно судно для перевозки хлопка. В основном используются суда типа Волга - Дон тоннажем 3 000 тонн, но поскольку хлопок имеет большой объем, судно загружено только до 1800 - 2000 тонн. Эти суда снабжены широкими люками, таким образом проблемы штабелировки сводятся к минимуму, поскольку тюки могут быть передвинуты вручную в любое место куда нельзя штабелировать с помощью крана. В связи с этими хорошими условиями повреждения при погрузке также сведены в минимум. Для того чтобы хлопок не соприкасался с бортами судна используются деревянные щиты. Загрузка обычно производится по шесть тюков, хотя на кране 8 комплектов крюков. Обычно количество тюков в захвате зависит от штабелировке в грузовике.

Загрузка подобного судна, как указано в части 1 отчета занимала 4-7 дней для 1800 в прошлом ноябре. Это было связано с плохой работой грузчиков и перебоями с электричеством. Для сравнения в Ильичевске грузится 500-800 тонн в день. Тем не менее качество и скорость работы значительно улучшились в последнее время и показатели приближаются к показателям Ильичевска. Перебои с электричеством все еще являются проблемой поскольку на судах нет кранов.

Другим существенным изменением является тот факт что Поти используется как порт транзита продавцом - Министерством Внешнеэкономических Отношений - который теперь предлагает покупателям FOB Мерсин или Дубай. Подобное изменение политики говорит во многом в пользу Поти при его конкуренции с Ригой или Ильичевском. Они могут брать окончательную доставку и проводить заключительную классификацию в этом пункте для проведения оплаты. Эта стратегия делает Поти более привлекательным для покупателей и позволяет лучше

использовать ресурсы в результате более быстрого транзита груза через складские помещения, что позволяет иметь больший оборот на квадратный метр.

Для дальних перевозок в Дубай или навалных перевозок в Бразилию грузятся более большие суда. Это ведет к необходимости передвижения груза внутри судна, особенно на судах с двойной палубой. Передвижения груза производятся с помощью автопогрузчиков из-за расстояний и необходимой скорости обработки. Наблюдается нехватка подходящих автопогрузчиков, что будет иметь отрицательный эффект на скорость погрузки.

Покупатели обычно продают хлопок конечным пользователям на базе свободной доставки (склад клиента). Конечная доставка обычно является ответственностью международной экспедиторской компании с которой подписывается контракт. Поскольку большинство конечных пользователей проводят оплату по факту доставки и имеют ограниченные складские площади в большинстве случаев хлопок должен быть доставлен по принципу JIT (точно во время). Очень часто это означает что покупатель должен брать на себя организацию транзитного хранения после транспортировки из Потти, в Триесте или в Мерсине, до произведения доставки. Окончательная доставка обычно производится в контейнерах если необходима морская перевозка, или автомобильным транспортом.

Коммерческие процессы и логистическая цепочка используемы при экспорте хлопка из Узбекистана показаны на диаграмме 3.

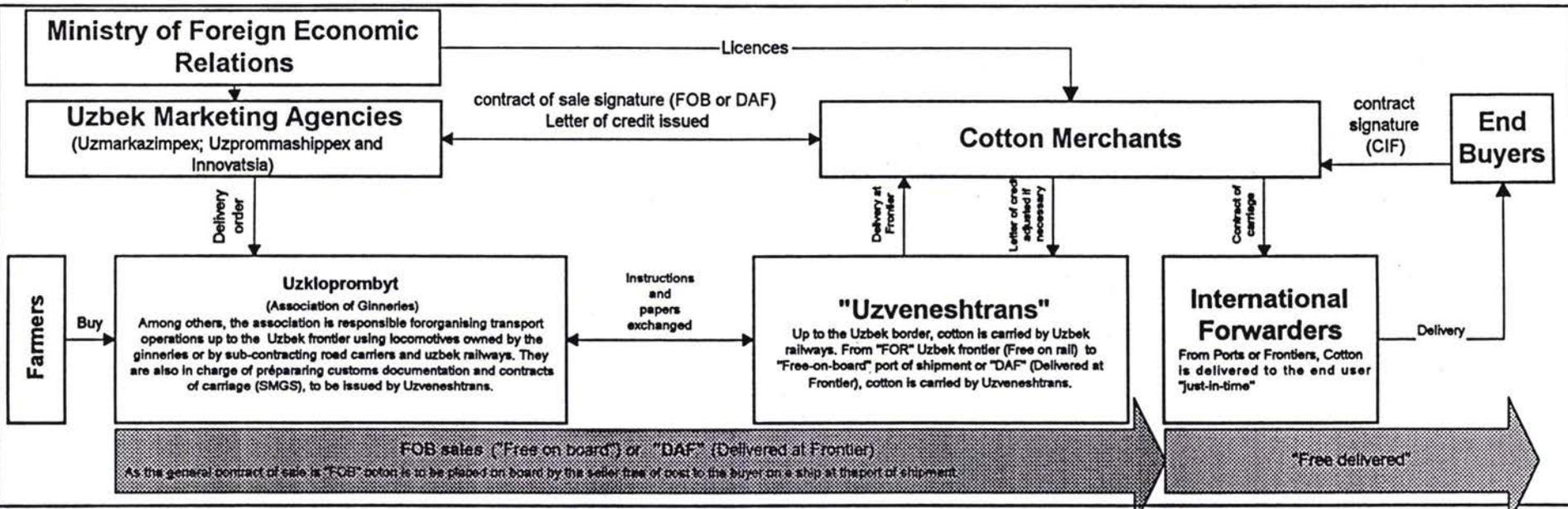
7.7 Проблемы в области логистики

Очевидно, что в области логистики имеется целый ряд проблем и узких мест, способных влиять на перемещение хлопка по маршруту коридора TRACECA. Перемещение хлопка осуществляется государственными предприятиями, информация таких транспортировках считается конфиденциальной. Поэтому консультантам не удалось получить регистрационные записи о выполнении перевозок ни от предприятия "Узгосхлопкопромсбыт", ни от "Узвнештранс", и пришлось основываться на данных полевых осмотров и бесед с различными сторонами. Последующие разделы содержат определение ощущаемых проблемных сфер и потенциальные решения:

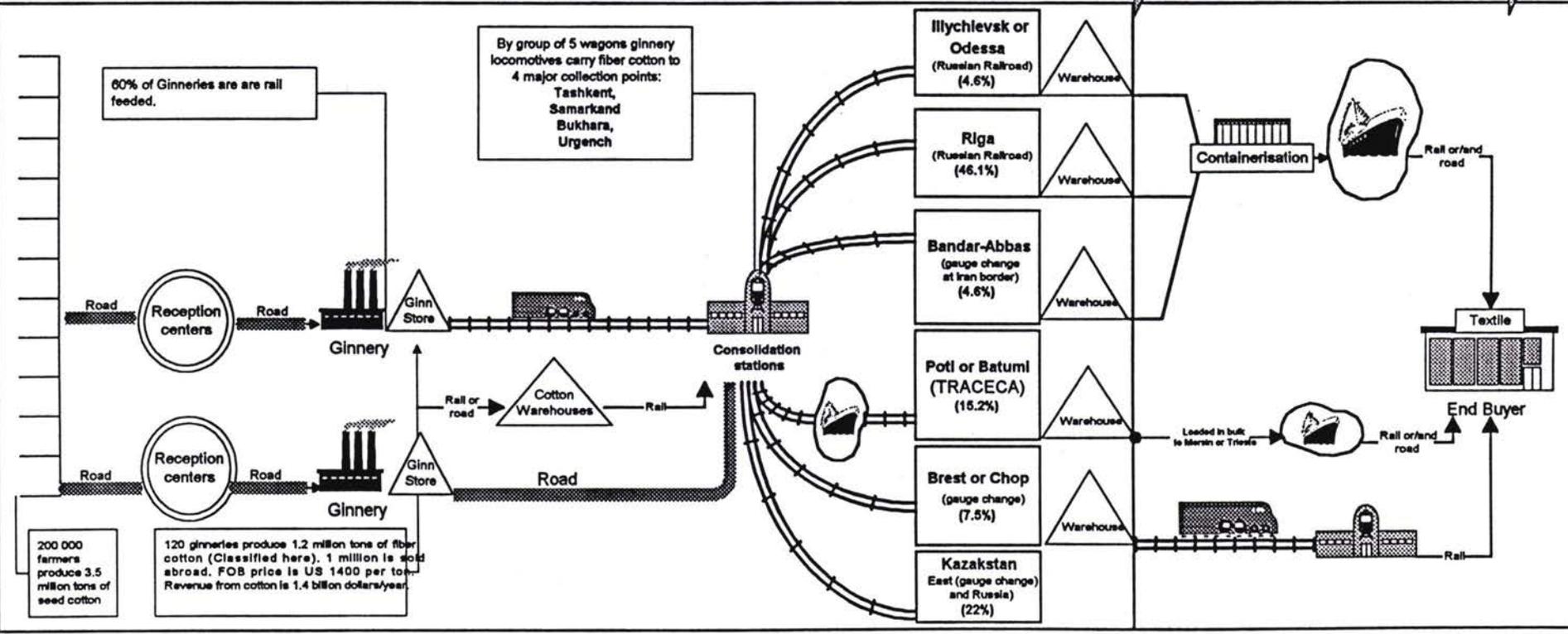
Планирование логистики

Отсутствуют какие-либо свидетельства наличия координации логистической цепочки между хлопкоочистительными заводами (начальным пунктом отправки) и портовым хранилищем (конечным пунктом назначения). При условии развитой логистической среды товары отправляются по согласованному графику,

COMMERCIAL PROCESS



TRANSPORT - LOGISTICS



обеспечивающему относительно ровный поток и наличие складских мощностей для размещения прибывающего груза.

Имеются указания на то, что сроки отгрузки определяются руководителями хлопкоочистительных предприятий. После принятия заказов от Министерства внешних экономических связей и предприятия "Узгосхлопкопромсбыт", хлопкоочистительный завод несет ответственность за отправку грузов до названной железнодорожной станции, за что и получает оплату. Это сказывается на потоке наличности хлопкоочистительного предприятия, основная заинтересованность которого, таким образом, заключается в скорейшей отгрузке товаров и получении платежа, а не в обеспечении логистики на маршруте движения. Кроме того, замечено, что экспедиторские обязанности предприятия "Узвнештранс" начинаются только после загрузки хлопка в железнодорожные вагоны.

Результатом такой ситуации является то, что перевозки по маршруту коридора TRACECA осуществляются по требованию, их сроки могут определяться сроками отгрузки с хлопкоочистительного завода, а не подчиняться графику. Таким образом возникает неравномерный грузопоток, который может приводить к проблемам, связанным с хранением в Поти и стоимостью простоев железнодорожных вагонов. Имеется большой потенциал развития координации действий различных заинтересованных организаций.

Рекомендуется расширить мониторинговую систему логистики и включить в нее сбор хлопка на хлопкоочистительных заводах. Практически, возможно назначение отправки хлопка в определенный день и указанное время, соответствующее графику движения маршрутного поезда. Таким образом, менеджеры по логистике имеют полный контроль за сбором хлопка в пунктах поставки. Таким образом удастся улучшить модель работы, повысить четкость времени транзита и снизить риск простоев. Необходима компьютерная система со средствами анализа и "Система управленческой информации" (MIS), четко определяющая продуктивность логистики. Кроме того, обязательна возможность доступа и ввода в начальном и конечном пункте перевозки, чтобы обеспечить жизнедеятельность системы и ее применения менеджерами как в начальном, так и в конечном пункте пути. Таким образом, в Поти будут знать о запланированных перевозках задолго до начала рейса, что позволит предусмотреть помещения на складе и необходимые ресурсы для обработки груза.

Пропускная способность маршрута

Маршрут TRACECA является наиболее привлекательным с точки зрения правительства Узбекистана. Предложение по использованию данного маршрута

было направлено на значительное увеличение объемов перевозок, проходящих по данному маршруту. Однако, инфраструктура и пропускная способность паромов является ограниченной, что может вызвать ограничение продуктивности и привести к росту затрат.

Планируется увеличение объема перевозок через Бандар-Аббас и Сарахс в Турцию. В связи с этим возникнет перегрузка железнодорожной сети южного Узбекистана и Восточного Туркменистана. Ожидается также увеличение импорта в Узбекистан через коридор TRACECA, в связи с чем возможно возникновение перегрузок по всей протяженности данного маршрута, в частности, на однокорейных участках сети и на участке переправы через Каспийское море. Развитие сектора энергетики должно привести к усилению грузопотока между портами Грузии и Баку. Уже началось исполнение контрактов на поставки нефти между Актау и Баку с перевозкой до Батуми по железной дороге, намечается увеличение объемов данных транспортировок.

Со времени получения независимости отмечается значительный спад объемов перевозок по железной дороге, поэтому в настоящее время имеется резерв мощностей. Однако, нельзя не признать, что для обновления системы и предотвращения задержек, способных вызвать снижение продуктивности, потребуются инвестиции. Наиболее серьезным узким местом считается паромная переправа между Туркменбаши и Баку. Действует только одна паромная линия, скорость оборота в порту низка, необходимы услуги со стороны Баку. Дополнительным поводом для беспокойства является прогнозируемый рост числа автотранспортных средств, пересекающих Каспийское море, в частности, проблема автотранзита по территории России. Принимая во внимание текущие обстоятельства, рост автоперевозок приведет к ухудшению работы железных дорог, серьезно зависящих от паромного сообщения.

Программа TRACECA предназначена для рассмотрения многих из перечисленных вопросов; в отчетах по различным секторам даются конкретные рекомендации. В отношении перевозок хлопка наиболее важным считается вложение капитальных средств в транскаспийскую переправу.

Склады в Потти

В Потти недостаточно складских помещений (в настоящее время мощности составляют 10000 + 5000 тонн на портовом складе). Данный аспект более подробно рассматривается в разделе 8. Однако, ситуация ухудшается большим количеством повреждений грузов при хранении - более 10% мощности. Повреждения грузов происходят при погрузке, транзите или разгрузке и

представляют собой поврежденные кипы со сломанными перевязями, взрыв продукта, загрязнение или разваленный хлопок.

Данная ситуация складывалась постепенно. Число повреждения сейчас снижается. Был сделан ряд предложений относительно мер, которые нужно принять относительно груза, от которого отказались покупатели, и находящегося в ведении МВЭС. Сюда входит продажа до 2000 тонн в год хлопкоперерабатывающей промышленности Грузии по льготным ценам или проведение аукциона для местных и иностранных покупателей. Очевидна потребность в скорейшем решении проблемы до начала поставок следующего сезона в сентябре. В противном случае опять возникнет нехватка складских мощностей. Необходимо заметить, что в настоящее время хлопок из Азербайджана направляется в Поти, что связано с проблемами в Иране. Таким образом, не только возникает еще большая озабоченность по вопросу складских мощностей. Кроме того, увеличивается число повреждений за счет поврежденного азербайджанского хлопка.

Рекомендуется рассмотреть вопрос установки кипоувязочной машины, что позволит повысить эффективность хранения поврежденного хлопка и создать потенциал для отгрузки хлопка на продажу за рубеж. Данная инвестиция включена в Раздел 8.

Специализированный причал

Важно, если прогрессивные тенденции сохраняться и, в соответствии с политикой правительства Узбекистана, появится новый грузопоток, сберечь полученные знания. Рекомендуется рассмотреть отвод специализированного причала для операций с хлопком. Возможно, таким причалом может стать причал №9, где приоритет будет отдаваться судам с грузом хлопка, а рабочая сила будет специально обучена ведению операций с хлопком. Очевидно, что с ростом общих объемов будет существовать необходимость и далее наращивать скорость обработки и, тем самым, избегать проблем хранения. Для этого потребуются определенные инвестиции в оборудование, поскольку маловероятно, чтобы указанных целей можно было достигнуть только за счет дальнейшего совершенствования трудовых вложений.

Местные организации, принимающие участие в перевозках хлопка, считают, что при условии незначительных доработок, использования специализированной рабочей силы и аренды причала (производительность причала в настоящее время составляет 135 тонн, прогноз на 1998 г. указывает на превышение данной цифры) его производительность может быть увеличена до 400.000 тонн в год. Такое

мнение можно считать слишком оптимистичным, но оно отражает масштабы роста, необходимые с учетом сохранения темпов роста порта Поти как узла транзита хлопка.

Конкретные рекомендации относительно инвестиций в порт, необходимых для ускорения перевозок хлопка, содержатся в следующей главе.

8. Инвестиции в средства

8.1 Принципы инвестирования

После представления части 1 произошла смена акцентов организации TACIS в отношении TRACECA и некоторых программ. Появился потенциал для небольших инвестиций в средства и инфраструктуру, в отличие от прежней концентрации на технической помощи. Крупные инвестиции, как и раньше, осуществляются международными ссудными организациями: Мировым банком, Европейским банком реконструкции и развития, Банком развития Азии и т.д.

В фокусе данного раздела, таким образом, конкретные небольшие инвестиции на сумму не более 2 миллионов ЭКЮ, предназначенные для развития экспорта хлопка из Узбекистана, желательно - по коридору TRACECA. Проведена оценка общей логистической цепочки, рассмотренной в разделе 7. Очевидно, что потенциал инвестирования почти безграничен и в следующих сферах может содействовать экспорту хлопка:

- Инвестиции в производство на хлопководческих хозяйствах, включая транспортные ресурсы
- Переоснащение хлопкоочистительных предприятий, включая новые кипоувязочные машины
- Инвестиции в железнодорожную сеть на маршруте TRACECA
- Новое или обновленное портовое оборудование в Туркменбаши и Баку
- Совершенствование работы паромной переправы, возможно, с другим водоизмещением
- Перепланировка порта Поти

Все приведенные пункты требующихся инвестиций вполне оправданны, но объемы таких инвестиций превышают лимит программы TACIS. Другие проекты TRACECA представили конкретные рекомендации, касающиеся многих перечисленных областей. Настоящим проектом проведено рассмотрение только малых инвестиционных возможностей и выбраны те возможности (расположенные в начале и конце коридора TRACECA), в которых особенно выгодны перевозки хлопка. В основном это накопление хлопка перед отправкой по маршруту, взаимодействие между фазами первичной и вторичной дистрибуции порта FOB. Определены три сферы, имеющих приемлемый инвестиционный потенциал:

- Центр логистики в Бухаре для консолидации перевозок хлопка
- складские мощности в Потти
- погрузо-разгрузочное оборудование порта Потти

Хотя инвестиции предоставляются в форме "гранта", консультантами проведена оценка инвестиций в плане коммерческой ссуды. Применение такого подхода позволяет с уверенностью говорить о том, что :

- цели интервенции четко сформулированы
- определен бенефициар
- обозначена программа затрат и финансовая программа
- неблагоприятные факторы и риски известны и сведены к минимуму
- инвестиция охарактеризована в плане затрат и выгод
- возможен контроль за эффективностью интервенции

Данный подход похож на составление предварительного экономического обоснования в данной инвестиционной сфере.

8.2 Центр логистики в Бухаре

В "Протоколе правительственной комиссии по координации грузопотока республики Узбекистан, проходящего через порты Грузии", принятом Советом министров в декабре 1996 г., говорилось, что МВЭС и другие организации должны ускорить работу над координационным планом по созданию базы перевозок хлопка в Бухаре и представить план на рассмотрение Совета министров в течение одного месяца.

Железные дороги Узбекистана в настоящее время заняты разработкой проекта указа для Совета министров, определяющего цели узла в Бухаре и перспективные возможности. Роль данного узла должна быть следующей:

- приемка кип с хлопкоочистительного завода
- хранение кип в пожаробезопасных условиях
- обеспечение возможности инспектирования хлопка представителями интернациональных скупочных компаний
- предоставление оборудования для анализа и сортировки согласно международной системы классификации

- поддержание условий и погрузка при экспорте на условиях FOB указанный порт, FOR граница или напрямую к конечным потребителям.

Выбор Бухары связан с ее стратегическим положением относительно предусмотренных в программе грузоперевозок по коридору TRACECA. Бухара находится вблизи железнодорожного пограничного пункта Фарап, расположена в центре крупнейшей хлопководческой области и, в связи с таким положением, находится недалеко от других хлопководческих областей.

Место, признанное наиболее благоприятным с администрацией железных дорог, находится на пути Бухара-Алат, к югу от Бухары; здесь уже имеется три запасных железнодорожных пути. В настоящее время имеется предложение от Узбекских железных дорог, "Шоштранс" и "Calberson-Axis" предусматривает распланировку 50000 кв. метров хлопковых хранилищ, строящихся на модульной базе. Начальная фаза - строительство 12000 кв. метров в 1998 г. Хранилище будет иметь ширину 80м, длину 140м и высоту 6-8 м. При затратах на строительство 200 долларов на кв. метр стоимость сооружения хранилища составляет 2,24 миллиона долларов. Кроме того, требуется 800-1000 кв. метров для офисных помещений и лаборатории. При затратах на строительство 300 долларов на кв. метр стоимость офисов составит дополнительно 0,3 миллиона долларов. Общие затраты на осуществление Фазы I составят приблизительно 2,55 миллиона долларов, а окончательная стоимость - около 11 миллионов долларов. Кроме того, необходимо провести обновление железнодорожной инфраструктуры.

Имеется два предложения относительно формы собственности. Данный узел должен либо принадлежать железной дороге, которая будет сдавать землю в аренду операторам на 99 лет, либо нужно будет создать с участием заинтересованных сторон отдельное предприятие для строительства и менеджмента данного узла. Следует рассмотреть строительство по плану BOT (Строительство, эксплуатация, передача).

После первоначальных обращений к ЕС было решено, что строительство данного узла будет осуществляться не за счет средств TACIS. Однако, программа TACIS сообщила о своей готовности рассмотреть возможность предоставления суммы до 2 миллионов ЭКЮ на оборудование, необходимое для эффективной эксплуатации узла. В настоящем разделе содержится оценка предварительного экономического обоснования инвестиции.

Проблемы в сфере логистики, рассматривавшиеся в разделе 7.7, указывают на трудности, связанные с отсутствием координированного контроля за перевозками хлопка, особенно на маршруте TRACECA. Обеспечение Консолидационного

центра создаст возможность отгрузки хлопка с большей степенью контроля, что снимет некоторые проблемы транскаспийской переправы и отсутствия складских мощностей в Потти. Методика, применяемая для контейнеризации хлопка, подробно описана в разделе 10, где показано, что наиболее экономичной является отправка кип хлопка железнодорожным или автотранспортом на консолидационный узел, где будет производиться загрузка контейнеров.

Цели интервенции ясны и направлены на обеспечение предлагаемого узла оборудованием, которое позволит осуществлять приемку кип хлопка с автомобильного транспорта и железнодорожных платформ, хранить кипы по партиям, сортировать их, а затем грузить хлопок либо в крытые железнодорожные вагоны, либо в контейнеры. Для этого потребуются фронтальные погрузчики, порталы, краны, ферменные автоплатформы и т.д.

Пока не определено, кто станет бенефициаром. Это связано с тем, что неизвестна ни форма собственности узла, ни его оператор. Предлагается сделать одним из условий кредитования зависимость интервенции от согласия на предоставление оборудования одной стороне, возможно, организации-оператору, которая затем будет нести ответственность за техническое обслуживание данного оборудования.

Бюджет оборудования, согласно полученной информации, составляет 2 миллиона ЭКЮ. Консультант не получил списка оборудования и предполагаемого назначения. Поэтому необходимо оценить потребность в каждой единице оборудования до начала тендера. Рекомендуется включить положение касательно запасных частей на первые три года эксплуатации. Поскольку узел строится поэтапно, также рекомендуется рассмотреть параллельное поэтапное осуществление интервенции по оборудованию.

Выявлено большое число рисков и поводов для озабоченности, связанных с такой интервенцией, причем не с самим оборудованием, а с терминалом. Можно назвать:

- административные аспекты
- оперативная роль
- изменение методов сбыта
- контейнеризация

Развитие узла проводится с привлечением средств Железной дороги Узбекистана и совместного предприятия "Шоштранс" и является частью программы по продвижению контейнерных технологий и устранению угроз, связанных с

перевозкой автотранспортом. Сектор экспорта хлопка находится под контролем Министерства внешнеэкономических связей (МВЭС) и экспедиторского предприятия Министерства - "Узвнештранс". Отмечается, что ни МВЭС, ни "Узвнештранс" не являются спонсорами проекта. Имеются свидетельства того, что предприятием "Узвнештранс" разработаны собственные предложения по складским мощностям стоимостью 10-15 миллионов долларов, с привлечением турецких проектировщиков, также требующие одобрения правительства. Ясно, что организации, контролирующие перевозки хлопка, должны участвовать в данном предприятии, а также что следует избегать "раздвоения" при использовании ресурсов.

Предложено сделать новый узел международным центром хлопка и осуществлять в данном комплексе торги. Предлагается производить сбыт хлопка непосредственно из терминала, на условиях, сходных с "франко-завод". В связи с изменением условий продажи возникают риски, которые рассматриваются более подробно в разделе 10.5. Важно отметить, что новый узел не зависит от изменения методов сбыта, является достаточно гибким для обеспечения жизнестойкости, несмотря на такие изменения.

Роль "Центра комбинированного транспорта" и его поддержка Железной дорогой Узбекистана и "Шоштранс" связаны с развитием контейнеризации. В главе 10 указывается на то, что использование консолидационных узлов имеет большое значение для развития логистики контейнерных транспортировок хлопка. Тем не менее, в главах 9 и 10 указывается на серьезные проблемы, связанные со внедрением контейнеризации в Узбекистане. Существующая в настоящее время экономика транспорта не обеспечивает выгод укрупнения партий грузов как можно ближе к пункту производства. Разница стоимости перевозки по железной дороге (цена за тонну) является аргументом в пользу использования обычных транспортных систем. Возможно ограниченное применение и постепенное увеличение контейнерных перевозок при условии изменения экономики, но считается, что серьезное инвестирование в оборудование для обработки контейнеров на настоящем этапе не является целесообразным. Очевидно, что специальное оборудование для обработки контейнеров потребуется в течение фазы 1, но лишь в небольшом объеме - до тех пор, пока производительность и пропускная способность не вырастут до уровня, на котором будут оправданы дальнейшие закупки оборудования.

Из сказанного ясно, что в связи с данной инвестицией имеется большое число рисков. Данные риски могут быть предусмотрены условиями выделения средств. Условием снижения рисков может стать интервенция на следующих условиях:

- строительство фазы 1 узла

- участие организаций, участвующих в логистическом контроле экспорта хлопка
- определение бенефициара оборудования, обучение методам эксплуатации оборудования
- предоставление средств обслуживания
- сохранение всего закупленного оборудования на предусмотренном месте

8.3 Складские мощности в Потти

По прибытии в Потти хлопок выгружается из вагонов на месте бывших чайных хранилищ. Комплекс состоит из 4 главных хранилищ общей мощностью около 10.000 тонн. Складские мощности хлопкового хранилища обычно определяются из расчета 1 тонна на кв. метр, с учетом разделения стеллажей, вентиляции и проездов/доступа.

На существующих хранилищах в Потти имеется две основных проблемы:

- условия
- мощности

Как указывалось в разделе 1, бывшие чайные склады приспособлены для работы с хлопком. В связи с изменениями ранка чая хранилища оказались лишними и были обозначены как имеющие потенциал при планировании первых поставок хлопка. Их конкретные достоинства - наличие железнодорожной связки и расположение вне территории порта. Тем не менее, внутренние и внешние условия хранилищ являются плохими, отсутствует противопожарная система. Данные хранилища нельзя даже сравнить со специализированными хлопковыми хранилищами в Риге и Ильичевске, требуется немедленное переоснащение всех помещений для того, чтобы привести их в состояние, приемлемое по международным стандартам. В прошлом году пожаром разрушена часть участка, который все еще не до конца восстановлен, хотя определенные восстановительные работы все же проводились. Исследование рынка показало, что отсутствие современных хранилищ в Потти является сдерживающим условием при использовании этого порта крупными покупателями хлопка.

Складские мощности постоянно составляют 10.000 тонн, но годовая мощность определяется оборотом запасов. Ситуация в Потти усложняется тем, что здесь применяются различные режимы хранения:

- бесплатное хранение: в течение первых 20 дней (типичный минимальный срок) хранение бесплатное

- транзитное хранение: время хранения, необходимое для накопления массы (тоннажа) грузов, достаточной для того, чтобы фрахтовать судно для вторичной дистрибуции
- складское хранение: хранение в течение длительного срока, связанное с ожиданием более благоприятных условий продажи, например, роста рыночных цен

Принимая во внимание применение на одном узле различных видов хранения, трудно рассчитать годовую мощность. В Западной Европе хранилище запасов хлопка обычно имеет четырехкратный оборот в течение года. Таким образом мощность хранения такого узла по году составит 40.000 тонн до возникновения помех. Однако, если 50% составляет складское хранение и 50% транзитное хранение в течение одного месяца, то годовая мощность возрастает до 80.000 тонн. По мнению Консультантов практическая годовая мощность данных хранилищ составляет от 70 до 80 тысяч тонн в год, т.е. 7-8 оборотов в год. Это соответствует положению, согласно которому через данный узел за текущий год прошло 50.000 тонн без серьезных проблем, связанных с хранением.

Постановлением Совета министров Узбекистана в 1997 г. запланирована отправка 100.000 тонн. Поскольку текущие объемы являются низкими в ожидании следующего урожая, в конце года предполагается высокая пропускная способность. Кроме того, в настоящее время ожидается перевозка через данный порт большого количества хлопка из Азербайджана, для чего потребуется какой-то объем транзитных хранилищ. Это указывает на то, что в сезон 1997-1998 гг. в Потти имеется серьезный потенциал возникновения проблем хранения. На территории порта имеется очень небольшие площади хранения.

Имеется предложение по созданию нового комплекса для хлопка, площадью 30.000 кв. метров со всем необходимым оборудованием, включая противопожарную систему, что позволит обеспечить соответствие Потти таким портам, как Рига или Ильичевск. В получении у Европейского банка реконструкции и развития финансовых средств для данного проекта в сумме 6-10 миллионов долларов участвуют несколько сторон. На основании приведенных смет, таким образом можно будет обеспечить дополнительно 250.000 тонн складских мощностей в год. Тем не менее, имеются определенные сложности в плане потенциальных условий ссуды с участием иностранной стороны. Они возникли также в связи с предложением по терминалу зерна в Потти. Предложение предусматривает возможность задержки получения одобрения на выдачу ссуды. Процедура закупок ЕБРР и сроки строительства предполагают, что такой комплекс не будет построен ранее 2000 г.

Таким образом, существует потребность в принятии коррективных мер, которые позволят Узбекистану продавать хлопок в наиболее выгодный порт, а порту Поти - привлекать большие объемы хлопка. Временным решением может стать переоборудование чайных хранилищ с одновременным увеличением их мощности. Добиться этого можно путем объединения части хранилищ с помощью больших внутренних перекрытий и улучшения подъездных путей. Целью при этом является повышение общей производительности примерно на 20%, а также переоборудовать имеющиеся здания, что позволило бы узлу обработать объемы, намеченные на следующий год, хотя еще через год их, возможно, уже будет недостаточно. При условии улучшения менеджмента и общей логистики оборот по каждому хранилищу может возрасти только за счет отгрузки хлопка на транзитное хранение в Поти. Складское хранение при этом осуществляется в Узбекистане или, как часть вторичной дистрибуции, - в Триесте, Мерсине, Дубае и т.д. Таким образом годовую мощность можно увеличить примерно до 150.000 тонн.

Имеется также дополнительное требование - решение существующей проблемы поврежденных грузов. Поврежденные грузы занимают остро необходимые складские площади и ограничивают пропускную способность хранилищ. Дальнейшая перевозка хлопка в таком виде - не только на экспорт, но и к местным потребителям, - считается маловероятной. Наличие кипоувязочной машины позволило бы:

- более эффективно складировать поврежденный хлопок в штабелях до момента продажи
- продавать хлопок за рубеж по выгодным расценкам в твердой валюте

Считается, что для решения данной задачи пригодно бывшее в употреблении кипоувязочное оборудование.

Бюджет для подобного переоснащения с трудом поддается оценке без исследования и разработки конкретных полевых планов. Однако, на основании новых сметных расценок на складирование в Грузии, составляющих около 160 ЭКЮ на кв. метр, значительное развитие мощностей достижимо при бюджете развития в 1,5 миллиона ЭКЮ. Данный грубый расчет основан на следующем:

- | | |
|--|---------------|
| • 2000 м ³ новых складских пространств x 160 ЭК (\$200) | 320.000 ЭКЮ |
| • 10000 м ³ - реконструкция здания x 100 ЭКЮ | 1.000.000 ЭКЮ |
| • Планирование, проектирование и системы управления | 100.000 ЭКЮ |
| • Кипоувязочная машина | 80.000 ЭКЮ |

Временные рамки предлагаемого развития имеют важнейшее значение. Признано, что необходимы немедленные улучшения для того, чтобы разместить урожай текущего года. Это необходимо для того, чтобы провести поэтапные работы, выводя из эксплуатации на определенный отрезок времени только одну часть хранилища, обеспечивая максимальную остаточную площадь, необходимую для хранения. Таким образом, предполагается, что фактически работы будут завершены по истечении периода в 1-2 года. Кипоувязочная машина и система менеджмента должны быть введены в действие как можно раньше для того, чтобы содействовать разрешению текущего уровня грузоперевозок.

Непосредственным бенефициаром станет текущий владелец хранилищ. Однако, основными бенефициарами станут операторы терминала, порт Потти, хлопкоторговые предприятия, поскольку, если не будет никакого развития, грузы будут направляться через Ригу, Ильичевск или напрямую по железной дороге в Европу или в Китай, в обход Грузии и маршрута TRACECA.

Стоимость FOB в Потти рассчитывается в районе 20 долларов за тонну (см. раздел 9). Переоборудование хранилища может увеличить мощности хранения на 50-70 тысяч тонн в год, создавая, таким образом, в течение года доход для местных организаций в объеме 1-1,4 миллиона долларов. Информация о суммах сборов за хранение и обработку является конфиденциальной, получить ее не удалось. Предполагая, что эти сборы составляют около 5 долларов за тонну, можно предположить, что годовой доход составляет около 300.000 долларов плюс сборы за складское хранение; поскольку чистая прибыль на обработке и дополнительных сборах за хранение составляет 50%, то потенциальный период окупаемости инвестиции составил бы около 7,5 лет, то есть намного менее двадцатилетнего срока, который обычно дается для новых сооружений. Данная грубая смета указывает, что данная инвестиция должна быть подкреплена адекватным анализом затрат и выгод, хотя для обоснования одобрения могут потребоваться более подробные расчеты. Кипоувязочная машина должна иметь более короткий период окупаемости при условии, что ее наличие обеспечит образование прибыли за счет продукта, который в настоящее время является бросовым.

Считается, что любые ссуды и гранты должны иметь оговорки об определенных условиях. Среди них могут быть следующие:

- представление подробных чертежей и спецификаций, выполненных по международным стандартам
- оговорка об исключительном использовании узла для хранения хлопка, не зависимо от страны происхождения, в течение указанного периода времени

- специальное таможенное соглашение по бондовому транзитному складу - т.е. без сбора пошлин с транзитных грузов
- согласованная схема сборов на следующие пять лет с особыми условиями, допускающими изменение в связи с непредвиденными изменениями местных условий национальной экономической среды.

Данные условия предназначены для того, чтобы гарантировать использование финансовых средства только для работ с хлопком на коммерческой основе.

Предлагаемый проект несет большое число рисков:

- Потеря перевозок хлопка: если стоимость использования порта Поти будет слишком высокой, маршрут грузопотока может быть изменен и направлен к другим портам. Риски являются внешними и связаны со слишком высокой ценой доставки до порта, и внутренними при значительном росте цены услуг FOB. Внешние риски нельзя снизить, за исключением давления правительства для сохранения конкурентоспособного уровня цен маршрута TRACECA относительно других коридоров. Потребители считают, что внутренние риски более значительны, если принимать во внимание ситуацию в Риге и Ильичевске, где выросли цены и произошла криминализация. Хотя прямые свидетельства монополизации отсутствуют, монопольное положение хранилищ в Поти в краткосрочном периоде создаст среду, способную вызвать злоупотребления. Для снижения риска необходимо включение указанных выше условий.
- Контейнеризация: Если в Узбекистане производится контейнеризация значительного количества хлопка, то потребность в хранении в портах FOB уменьшается. Ситуация, описанная в разделах 9 и 10, указывает на то, что контейнеризация в краткосрочном периоде не проникнет сколько-нибудь существенно в рынок хлопка. Предполагается, что сегодняшняя система первичного и вторичного распределения сохранится в течение следующих 5 лет, а также что в долгосрочном периоде останутся грузоперевозки, для которых требуется хранение, например, навалынные перевозки в Бразилию.
- Новые средства: Если по суде ЕБРР будет получено одобрение, возможно образование избытка складского пространства. Новые специализированные средства привлекут покупателей, перевозки хлопка будут направляться к данному узлу. Однако, если мощность данного узла будет составлять только 250.000 тонн в год, то при отгрузке из Узбекистана растущих объемов хлопка через Поти (согласно указу президента) сохранится потребность в дополнительных хранилищах. Кроме того, возможно привлечение объемов хлопка из Азербайджана и грузопотоков из других среднеазиатских государств.

При таких условиях можно считать, что риски при получении гранта являются минимальными и незначительными.

Мониторинг инвестиций может проводиться в двух формах:

- мониторинг и контроль финансов в течение фаз проектирования и строительства
- мониторинг использования узла после завершения строительства в плане пропускной способности (в тоннах)

Обе формы мониторинга могут проводиться периодически.

8.4 Портовое оборудование в Потти

В части 1 подчеркивались фактические и ожидаемые недостатки порта Потти по сравнению с альтернативными портами FOB. Как указывалось, продуктивность значительно возросла в основном за счет повышения производительности труда. Не осуществлялось каких-либо конкретных капиталовложений в погрузо-разгрузочное оборудование. Такие инвестиции потребуются для достижения дальнейшего повышения производительности обработки хлопка.

Общепризнанным является тот факт, что порт Потти нуждается в крупных инвестициях. Это было предметом многочисленных анализов в течение последних лет, а также темой обсуждений с ЕБРР. В контексте настоящего проекта делается основной акцент на потенциал малых инвестиций в порт, способных содействовать повышению эффективности работ с хлопком. Проведена оценка в четырех конкретных областях:

- методика проведения погрузочных работ
- погрузо-разгрузочное оборудование
- энергоснабжение
- обработка грузов на борту

Имеются предложения по внедрению специального обвязочного устройства, связывающего вместе по 6 кип. Это позволило бы поднимать 36 кип за один подъем (7,5 тонн), что, теоретически, позволит значительно увеличить скорость грузовых работ. Данный метод предложен немецкими специалистами. При обычных обстоятельствах Консультант не считает данную систему экономичной. Ожидается возникновение практических трудностей, связанных с началом обвязки в хранилище и погрузкой на автотранспорт, поскольку в настоящее время на автотранспорте используется другая грузовая конфигурация. Береговые краны в Потти позволяют совершать общий подъем, но не имеется достаточных сведений

о применяемых типах судов и возможности подъема обвязанных кип в порту доставки. Основной тип судов, используемых в настоящее время, - "Волга-Дон", - имеет небольшое пространство между трюмами, что ограничивает перемещение при больших подъемах. Рекомендуемое устройство лучше всего подходит для более крупных судов, имеющих судовые механизмы (минимум 10 тонн) и большие люки и трюмы. Рекомендуется не осуществлять каких-либо инвестиций прежде, чем проведенные пробы убедительно докажут, что такие изменения могут обеспечить значительное повышение скорости грузовых операций и снижение стоимости обработки единицы груза.

Общие условия причальных кранов в Поти являются очень плохими, требуется немедленное переоснащение. Обычно погрузка хлопка производится на причале №9 и на соседних причалах, если прибывает более одного судна. Обычно для выполнения данной операции на одном судне класса "Волга-Дон" требуется 2 десятитонных крана "Takraf", хотя в начале погрузки одного судна технически возможно применение 3 или 4 кранов. В связи с плохим состоянием кранов велико время простоев. Если краны будут переоборудованы, сократится продолжительность простоев, что приведет к повышению погрузочной продуктивности за счет наличия большего количества техники.

Признано, что для осуществления полномасштабной программы переоснащения потребуются затраты, составляющие 1,5 миллиона долларов на один кран. Такие объемы финансирования не могут осуществляться за счет TACIS. Предлагается провести инспекцию и выполнить ограниченный объем работ, направленных на повышение надежности кранов, отложив более крупные мероприятия до времени общего переоснащения порта. Предлагаемый бюджет составляет 400.000 ЭКЮ, включая следующее:

- | | | | |
|---------------------------|-----------------------|----|------------|
| • техосмотр | 20000 ЭКЮ | = | 20000 ЭКЮ |
| • временная реконструкция | 95000 ЭКЮ за кран x 4 | += | 380000 ЭКЮ |

Дополнительным фактором, влияющим на продуктивность работы крана, является стабильное центральное энергоснабжение. Имеется резервный генератор на 1,2 мегаватта, но для его работы необходима 1 тонна дизельного топлива в час. Проверка рабочих таблиц указывает на потерю энергии, в частности, в ночное время, что является серьезным фактором замедления оборачиваемости судов. Меньшие суда, применяемые при транспортировке хлопка, не имеют судовых или мачтовых кранов, и потому полностью зависят от портового оборудования. Корабельные генераторы не пригодны для отвода и энергоснабжения кранов.

Рекомендуется рассмотреть вопрос поставки передвижного генератора для причала № 9, имеющего необходимую мощность для того, чтобы осуществлять питание 2 кранов "Takraf". Предлагаемый бюджет такой установки составит 50.000 ЭКЮ.

Для проведения грузовых операций на борту судов требуются небольшие вилочные погрузчики грузоподъемностью до 1 тонны, необходимые для погрузки в местах, напрямую недоступных для кранов. Это - частная проблема для крупных судов, осуществляющих навалы перевозки в Бразилию, Дубай, и т.д., не касающаяся малых судов с широкими люками. Порт Потти не имеет достаточно поперечного грузового оборудования, и потому виловых погрузчиков часто не бывает.

Рекомендуется рассмотреть вопрос поставки 2-4 небольших дизельных автопогрузчиков вилового типа конкретно для решения задач по ускорению оборачиваемости больших судов. Предлагаемый бюджет для этого составляет 50.000 ЭКЮ.

Временные рамки интервенции могут отразиться на способности порта по обработке хлопка сезона 1997/8 гг., доставляемого из Узбекистана и Азербайджана. Запланированная масса приведет к увеличению числа заходящих судов, и потому серьезнейшее значение имеет повышение эффективности использования причала. В связи с этим инспекция крана должна быть проведена как можно скорее, а остаток инвестиционных средств может поступить в 1998 г.

Непосредственным бенефициаром являются Администрация порта или оператор, в зависимости от результатов текущей реструктуризации Морского департамента Грузии. Среди других бенефициаров - рабочие порта, местные организации, участвующие в перемещении хлопка, скупщики и правительство Узбекистана, способное принимать решение об отгрузке через Потти больших объемов хлопка.

В ходе интервенции проявляются выгоды от вложения средств, позволяющие порту более эффективно вести работы с хлопком и, тем самым, привлекать дополнительный грузопоток, который при иных обстоятельствах направляется через конкурирующие порты. Инвестирование генерирует дополнительные доходы за счет сборов за обработку грузов и пользование причалами, а также способствует сокращению демериджа зафрахтованных судов в связи с ускорением оборачиваемости. Если сборы за погрузку составляют 10 долларов за тонну, а ставки фрахта 2.500 долларов в день, то дополнительные доходы и экономия причального времени вполне оправдывает инвестицию в оборудование на сумму 0,5 миллиона долларов.

Считается, что любые суды и гранты должны сопровождаться оговорками об условиях финансирования. Можно назвать следующие условия:

- причал №9 (или другой) отводятся под специализированное или приоритетное использование в качестве "хлопкового причала", то есть используется только для операций с хлопком при наличии судов, предназначенных для перевозки хлопка
- генератор и вилочные погрузчики должны использоваться только на таком специализированном причале и только для грузовых операций с хлопком

Задачей таких условий является использование ресурсов интервенции только на операциях с хлопком, и, таким образом, отсутствие конфликта с ссудами на развитие, полученными от других организаций, а также обеспечение того, чтобы оборудование не передавалось другим подразделениям порта.

Важнейшим фактором риска, связанным с развитием, является возможность отправки хлопка через другие порты и возвращение к традиционным маршрутам. Раздел данного отчета, посвященный анализу затрат и выгод, четко указывает, что Поти является наиболее экономичным маршрутом для Узбекистанских продавцов хлопка, а также что потеря грузопотока возможна только в том случае, если порт не обеспечит необходимую производительность. Еще один фактор риска - то, что при плохом урожае хлопка объем транспортировок хлопка в западном направлении (в отличие от грузоперевозок "Дэу" через Дружбу) будет значительно меньше. Указанные риски снижаются в связи с тем, что, хотя инвестиции предназначены только для грузовых операций с хлопком, возможно применение кранов, генератора и погрузчиков на другом назначении в том случае, если перевозки хлопка будут сокращаться. Общие риски, связанные с интервенцией, таким образом, могут считаться незначительными.

Мониторинг интервенции может производиться посредством анализа судовых погрузочных актов, в которых регистрируется количество погруженных за смену тонн, причины задержек, например, поломка крана, сбой электроснабжения. Тем самым указывается на эффективность интервенции при ее сравнении с данными, полученными до ее начала.

8.5 Обзор инвестиций

В таблице 7 отражена потребность в инвестиции, предложенной на рассмотрение TACIS в связи с перемещением хлопка из Узбекистана с использованием маршрута TRACECA:

Таблица 7 - Предлагаемые капиталовложения в логистику перевозок хлопка

<i>Страна</i>	<i>Сущность интервенции</i>	<i>Стоимость в ЭКЮ</i>
Узбекистан	Погрузо-разгрузочное оборудование для консолидационного хранилища	2.000.000
Грузия	Переоснащение чайных хранилищ и установка системы управления и контроля хранилища	1.500.000
	Инспекция и переоснащение 4 кранов Takraf	400.000
	Один мобильный генератор	50.000
	2-4 однотонных вилочных погрузчика	50.000
	ИТОГО	4.000.00 ЭКЮ

9. Затраты и выгоды контейнеризации на маршруте TRACECA

В данном разделе проводится анализ затрат на перемещение хлопковолокна с хлопкоочистительных заводов до существующих пунктов продажи на условиях FOB или франко-граница, а также с доставкой конечному потребителю. Такая логистическая цепочка описана в разделах 7.2-7.6. В контексте контейнеризации важно проанализировать транспортировку по всему маршруту от пункта отгрузки до ворот завода конечного потребителя ("сквозная транспортировка"), поскольку контейнеризация основана на принципе комбинированной ("мультиmodalной") логистики. Груз остается единой и целостной единицей вне зависимости от используемого вида транспорта. Следует сопоставить такую транспортировку с обычными системами транспортировки, включающими первичную и вторичную дистрибуцию, транзитное хранение и погрузо-разгрузочные операции между участками маршрута.

Данная глава содержит три раздела:

- Затраты обычной (конвенциональной) логистической цепочки
- Затраты контейнерной логистической цепочки
- Оценка затрат и выгод двух систем

Хотя данный проект обращен непосредственно на коридор TRACECA, в анализ включены аналогичные затраты по другим маршрутам.

Необходимо отметить, что указанные цены являются примерными. Данные о реальных затратах на перевозку хлопка по различным маршрутам являются коммерчески чувствительной информацией и считаются конфиденциальными. Нужно заметить, что хлопок обычно перемещается до "пункта продажи" государственный груз, контролируемый государственными организациями.

Предполагается существование особых договорных условий на уровне несколько ниже приведенных расценок. Затраты основаны на приведенных ценах, интенсивных опросах, проведенных в различных организациях региона, обсуждениях с участниками других проектов TRACECA по вопросам логистики. Тем не менее, приводимые суммы затрат являются сметными и должны восприниматься соответственно как показательные значения, типичные для современной ситуации.

9.1 Затраты обычной логистической цепочки

Приводятся затраты для каждого звена логистической цепочки, согласно разделов 7.2-7.6.

Транспортировка от хлопкоочистительных предприятий до пункта погрузки

У 48 хлопкоочистительных предприятий не имеется станций для прямой загрузки, и потому необходимо транспортировать кипы до отведенной станции. Сметная стоимость за тонно-километр для двухосевого транспорта в Узбекистане составляет около 0,31 доллара (на тонно-километр) (Источник: Проект ADB по реабилитации дорог, Проект TRACECA по системам управления дорожным покрытием). Тем не менее, проведены проверки сумм, выплаченных хлопкоочистительным предприятиям в области Бухары и составляющих в настоящее время всего 0,15-0,16 доллара за тонно-километр. Многие транспортные средства являются старыми и имеют минимальную остаточную капитальную стоимость.

Подробный анализ расстояний от хлопкоочистительных предприятий, не имеющих железнодорожной связи, до складов не проводился. В целях сопоставления предполагается, что в среднем расстояние составляет 50 км и 30% продукции поступает именно от хлопкоочистительных предприятий без железнодорожной связи.

Затраты на транспортировку от хлопкоочистительных заводов составляют примерно:

50 км x 0,155 доллара = 7,75 \$ за тонну x 0,3 = 2,33 \$ за тонну в среднем по всей перевозке хлопка.

Подготовка вагонов

Железнодорожные вагоны должны быть проверены и застелены внутри крафт-бумагой, склеенной особым клеем. Сбор за данную операцию в Бухарской области составляет 4392 сума за вагон. Согласно официального обменного курса 65 сум = 1\$, и при загрузке 51,6 тонны в вагон стоимость подготовки вагона рассчитывается следующим образом:

67,57 \$ за вагон или 1.31 \$ за тонну.

Погрузка железнодорожных вагонов

Подготовленные вагоны загружаются на хлопкоочистительных предприятиях, либо на отведенных станциях. Цены выполнения данной операции неизвестны, приведенные расценки являются, таким образом, оценочными. При наличии прямого соединения с хлопкоочистительным предприятием эта операция может выполняться бесплатно при условии, что для осуществления данного действия используется персонал хлопкоочистительного предприятия. В целях выполнения расчетов было принято, что даже при выполнении работ собственными рабочими хлопкоочистительного предприятия имеются расходы. Для расчета стоимости отправки вагонов в порт FOB применяются следующие примерные значения:

Стоимость погрузки для хлопкооч. заводов с ж/д связкой	2.50 \$ за тонну
Начальная погрузка грузовиков на хлопкооч. заводе без ж/д связки	2.00 \$ за тонну
Выгрузка грузовиков и перегрузка на ж/д вагоны заводом без ж/д связки	4.00 \$ за тонну
Средняя стоимость погрузки на заводах (70% заводов имеют ж/д связку)	3.55 \$ за тонну

Перемещение вагонов на сортировочную станцию и до границ

После загрузки вагоны перемещаются небольшими группами на центральные сортировочные станции. Указывается среднее расстояние - около 120 км. Затраты рассчитываются на следующем основании:

- средняя стоимость прохождения одним железнодорожным вагоном различных сортировочных мероприятий на 70% выше, чем перемещение такого же вагона сквозным поездом. Этот факт был подтвержден несколькими и также может использоваться для расчетов
- минимальная стоимость длинного состава (28-50 вагонов), составленного из вагонов, направляемых в том же направлении при нормальных условиях оценивается в 0,015 \$ на тонно-километр (первоначальные оценки Проекта TRACECA по межгосударственным железным дорогам и тарифам и графикам межгосударственных железных дорог)

На основе данных размышлений, затраты на перемещение вагона на сортировочную станцию составят:

120 км x \$0.015 x 1.7(фактор маневренности) x 1.2 (фактор прибыли) = 3.67 долларов за тонну.

Расчеты на перевозку до границы основаны на данных двух основных сортировочных станций:

- Ташкент --> Ченгельды (Казахстан) : 79 км за 1 час 36 мин.
- Бухара ---> Фарап (Туркменистан): 110 км за 2 часа 15 мин.

На основании \$0.015 за км плюс 20% фактор прибыли, стоимость транспортировки будет следующей:

До северной границы: $79 \text{ км} \times 0,015\$ \times 1,2 = 1,42 \$$ за тонну

До южной границы: $110 \text{ км} \times 0,015\$ \times 1,2 = 1,98 \$$ за тонну

Следует заметить, что указанные сортировочные станции находятся ближе других к границе, тогда как при перевозке из Ургенча или Самарканда стоимость выше.

Итог Общих затрат логистики в Узбекистане

Сметные затраты, указанные в предыдущей секции, собраны в таблице 8:

Таблица 8 : Затраты на логистику перевозок хлопка в Узбекистане

<i>Действие</i>	<i>\$ за вагон</i>	<i>\$ за тонну</i>
Транспорт от хлопкооч. завода до станции	120.23	2.33
Подготовка вагонов	67.57	1.31
Погрузка ж/д вагонов	152.22	3.55
Перевозка до сортировочной станции	189.37	3.67
Перевозка до границы	102.17	1.98
Итого	631.56	\$12.86

Отгрузка от границы до порта FOB

Получены данные о сборах за перемещение хлопка от границ Узбекистана до различных портов FOB и границ FOR. Полученные данные приводятся в таблице 9:

Таблица 9: Транспортные сборы “FOR граница Узбекистана” и “FOB названный порт”

(Основано на минимальной загрузке вагона в 48.9 тонны)

<i>Маршрут</i>	<i>Действие</i>	<i>От FOR Фарап \$ за тонну</i>	<i>От FOR Ченгельды \$ за тонну</i>
Поти	До FOR Потти	40.08	53.58
	Сборы FOB	19.00	19.00
	Итого затраты	59.08	72.58
Рига	До FOR Рига	86.28	72.78
	Сборы FOB	24.40	24.40
	Итого затраты	110.68	97.18
Ильичевск	До FOR Ильичевск	99.46	85.96
	Сборы FOB	19.00	19.00
	Итого затраты	118.46	104.96
Брест	До FOR Брест	96.33	82.83
	Смена колеи + транзит	15.00	15.00
	Итого затраты	111.33	97.83
Чоп	До FOR Чоп	103.15	89.65
	Смена колеи + транзит	15.00	15.00
	Итого затраты	118.15	104.65

Источник: "Узмарказимпекс"

Примечание: стоимость внутренней перевозки от Фарапа в Ченгельды оценивается в \$13.50 за тонну (794км x0.015x1.2)

Затраты на внешние транспортировки на условиях FOB показывают, что:

- Потти на 39% дешевле, чем Рига
- Потти на 44% дешевле, чем Ильичевск

На базе наиболее дешевого маршрута - т.е. \$59.08 до Потти, \$97.18 Рига и \$104.96 Ильичевск.

Затраты вторичного распределения

Затраты вторичного распределения зависят от конечного места назначения. Покупателями на эти операции отводится сумма 100-200 долларов за тонну. Согласно оценки, около 50% данной суммы необходимо для перемещения до ближайшего порта и 50% для конечной доставки с покрытием разных расходов. Методика, применяемая при вторичном распределении, не связана со способом представления груза в порту FOB. Партии, направленные через Ригу обычно проходят контейнеризацию на этапе доставки, иногда грузятся в грузовые автомашины. Партии хлопка, направляемые через Потти, обычно отгружаются навалом, однако, дальнейшее экспедирование может проходить в контейнерах, если это необходимо и имеется соответствующее обслуживание. Таким образом, в целях начальной оценки можно сказать, что между двумя методиками нет разницы цен.

Стоимость выгрузки с железной дороги и перегрузки в контейнер в Риге составляет около \$7.14 за тонну. Данная операция в настоящее время не осуществляется в Потти, но в будущем будет стоить \$5-6 за тонну. Часто обсуждается вопрос о том, кто должен оплачивать наполнение контейнеров при перевозке на условиях FOB. В целях расчета предполагается, что оплата осуществляется покупателем, соответствующая сумма вычитается из стоимости сквозных контейнерных отправок.

Сметные общие затраты по обычным перевозкам Узбекского хлопка от хлопкоочистительного завода до конечного потребителя

Сметная стоимость перевозки хлопка с применением стандартных железнодорожных вагонов от хлопкоочистительных заводов до порта FOB и дальнейшей перевозки обычными или контейнерными методами:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------|
| • Расходы на логистику в Узбекистане | 12.86 \$ за тонну |
| • От границы FOB судно Потти | 59.08 \$ за тонну |
| • Вторичная дистрибуция | 100.00 \$ за тонну |
| • Итого | 171.94 \$ за тонну |

9.2 Затраты контейнерной логистической системы

Стоимость по каждому звену данной логистической цепочки:

Транспортировка от хлопкоочистительного завода до контейнерного терминала

Расчет затрат, связанных с контейнеризацией, основан на использовании консолидационного узла в Бухаре или Ташкенте. Имеется 4 потенциальных метода транспортировки хлопка от завода до главного железнодорожного узла

- Доставка хлопка автотранспортом до терминала и заполнение контейнера на узле. Смета расходов выглядит следующим образом:

Загрузка грузовика на хлопкоочист. заводе	= 2.00 \$ за тонну
Автоперевозка 50 км x 0,15\$	= 7.50 \$ за тонну
Разгрузка машины и перегрузка в контейнер	= 5.00 \$ за тонну
Подъем контейнера на д/д платформу	= 3.67 \$ за тонну
Итого	= 18.17 \$ за тонну

- Доставка хлопка по железной дороге на терминал и заполнение контейнера на узле. Смета расходов выглядит следующим образом:

Погрузка ж/д вагона на хлопкооч. предприятии	= 2.50 \$ за тонну
Ж/д транспорт до 100км x 0,015\$ x1,7x1,2	= 3.06 \$ за тонну
Разгрузка вагона и перегрузка в контейнер	= 5.00 \$ за тонну
Перестановка контейнера на ж/д платформу	= 3.67 \$ за тонну
Итого	= 14.23 \$ за тонну

- Перевозка контейнера автотранспортом на хлопкоочистительный завод и загрузка на месте (на основании расценок "Шоштранс")

Автоперевозка 50 км x 0,18 \$	= 8.96 \$ за тонну
Погрузка своими силами на хлопкооч. предприятии	= 3.00 \$ за тонну
Перестановка контейнера на ж/д платформу	= 3.67 \$ за тонну
Итого	= 15.63 \$ за тонну

- Перевозка порожнего контейнера на ж/д платформе и загрузка (технически сложно)

Погрузка контейнера на ж/д платформу	= 3.67 \$ за тонну
Ж/д транспорт 100км x 0,015\$x1,7x1,2	= 3.06 \$ за тонну
Погрузка своими силами на хлопкоочист. предприятии	= 3.00 \$ за тонну
Итого	= 9.73 \$ за тонну

Согласно данным расчетам:

- хлопкоочистительные заводы устанавливают несколько более низкие ставки за загрузку, чем консолидационный склад, поскольку здесь имеется собственная рабочая сила, соответственно чему и осуществляется управление
- стоимость загрузки одного контейнера немного выше, чем стоимость загрузки одного вагона, поскольку данная операция выполняется медленнее - один вагон против 4 контейнеров
- для транспортировки контейнеров требуются новые большие автомашины, и в связи с дополнительными капитальными затратами возрастет стоимость тонно-километра
- имеются железнодорожные платформы, которые могут быть доставлены на хлопкоочистительные заводы, а тем временем хлопок можно грузить в вагоны (см. следующий раздел)
- для хлопкоочистительных заводов, расположенных поблизости (в среднем 50км), используется автотранспорт, а для удаленных заводов (в среднем 100км) используется железнодорожный транспорт.
- Сборы за обработку контейнеров на терминале составят около \$100 за один контейнер, согласно информации "Шоштранс". Сумма может быть уменьшена при обработке большого числа контейнеров или при условии приобретения специального оборудования на льготных условиях. Предполагается, что такие условия уже существуют, и, таким образом, цена составляет около 50\$.

В целях выполнения расчетов следует использовать комбинацию решений (30%/70%), поскольку это напоминает методику заключения контракта "Дэу". Таким образом, затраты составляют \$15.41 за тонну.

Транспорт от пункта погрузки контейнеров до сортировочной станции

В приведенных выше расчетах предполагается, что хлопкоочистительный завод находился относительно недалеко от консолидационного склада. В случае с контрактом "ДЭУ" имеется 5 консолидационных точек:

- Бухара
- Самарканд
- Андижан
- Ургенс
- Сурхандарья

Необходимо предусмотреть маневры, необходимые для формирования маршрутных поездов, следующих в одном направлении. Указанная стоимость данной операции составляет \$0.015 за тонно-километр x 1.7 фактор маневрирования x 1.2 фактор прибыли. Расчет основан на применении 50 -тонных вагонов длиной 14.4 м. Вес вагона с контейнерами составит всего лишь 40.5 тонн (3x20-футовых или 1x20-футовых и 1x40-футовых).

Стоимость внутренних перемещений выглядит следующим образом:

$120\text{км} \times \$0.015 \times 1.7 \times 1.2 \times 50 \text{ тонн} = \$183.60 \text{ за вагон} = \$4.53 \text{ за } 40.5 \text{ тонн в вагоне.}$

Таким образом, предполагается отсутствие разницы при оплате затрат на перевозки с использованием крытого вагона длиной 14.4 м или платформы 18-19м.

Итоги общих логистических затрат в Узбекистане

В таблице 10 показаны сметные затраты по рассмотренным разделам, вплоть до консолидационного хранилища "франко-вагон":

Таблица10: Затраты на логистику контейнеризации хлопка в Узбекистане

<i>Действие</i>	<i>\$ за контейнер</i>	<i>\$ за тонну</i>
Транспортировка и погрузка на консолидационный склад	208	15.41
Перемещение на главную сортировочную станцию	61	4.53
Итого	269	19.94

Транспортировка от контейнерного терминала до порта FOB

В таблице 11 показаны ставки, приведенные в отчете проекта TRACECA по комбинированному транспорту на основании бесед с руководством ж/д:

Таблица 11: Расценки по контейнерам из Ташкента до пунктов о FOB и DAF

<i>Маршрут</i>	<i>\$ за 20-футов.</i>	<i>\$ за тонну</i>	<i>\$ за 40-футов.</i>	<i>\$ за тонну</i>
Ташкент-Поти	2100	155.55	3150	116.66
Ташкент-Рига	2000	148.15	3400	125.93
Ташкент-Брест	2000	148.15	3500	129.63
Ташкент-Чоп	2200	162.96	3900	144.44

Источник: Проект Трасеса по комбинированному транспорту

Признано, что предприятие "Узвнештранс" должно быть способно вести переговоры относительно особых условий, которые будут дополнять имеющиеся условия. Если хлопок предназначен для продажи с консолидационного хранилища, то теоретически перевозка осуществляется за счет покупателя и, тем самым, становится обычной коммерческой перевозкой, на которую распространяются указанные ставки. Ожидается, что будет достигнуто компромисс относительно получения льготных расценок (см. раздел 10).

Транспортировка от пункта FOB или FOR до конечного потребителя

Предполагается, что затраты вторичного распределения будут такими же, как и для обычных систем, при этом за счет стоимости FOB образуется экономия (оцениваемая в 50%). Согласно оценке, стоимость обработки груза в порту составит \$100 за контейнер.

Сметные общие затраты контейнерных перевозок хлопка с хлопкоочистительного завода до конечного потребителя

Сметные затраты на транспортировку хлопка в 20-футовых контейнерах с хлопкоочистительного завода до порта FOB, а также на дальнейшую перевозку составят

(в долларах за тонну):

- Затраты на логистику в Узбекистане 19.94 \$ за тонну
- Консолидационный склад в Потти 155.55 \$ за тонну

- Вторичное распределение 100.00 \$ за тонну
- Стоимость контейнеров FOB 7.50 \$ за тонну
- Итого 282.99 \$ за тонну

9.3 Оценка затрат и выгод

Первоначальная оценка сделана на базе сложившейся на настоящий момент стоимости применения обычных и контейнерных систем, основанной на текущем уровне примерных ставок и известных сумм сборов. Указанные суммы показаны в таблице 12:

Таблица 12: Сравнительные данные по затратам на логистику хлопка в Узбекистане

Стоимость в долларах за тонну

<i>Маршрут</i>	<i>Действие</i>	<i>Обычный</i>	<i>Контейнер 20 футов</i>	<i>Премия за кон- тейнеризацию</i>
Через Поти	Затраты в Узбекистане	12.86	19.94	7.08
	Отгрузка по ж/д	40.08	155.55	115.47
	FOB	19.00	7.50	(11.50)
	Вторичное распределение	100.00	100.00	0.00
	Итого	171.94	282.99	110.05
Через Ригу	Затраты в Узбекистане	12.86	19.94	7.08
	Отгрузка по ж/д	86.28	148.15	61.87
	FOB	24.40	7.50	(16.90)
	Вторичное распределение	100.00	100.00	0.00
	Итого	223.54	275.59	52.05
Через Брест	Затраты в Узбекистане	12.86	19.94	7.08
	Отгрузка по ж/д	96.33	148.15	51.82
	Смена колеи + транзит	15.00	7.50	(7.50)
	Вторичное распределение	100.00	100.00	0.00
	Итого	224.19	275.59	51.40
Через	Затраты в Узбекистане	12.86	19.94	7.08

Чоп	Отгрузка по ж/д	103.15	162.96	59.81
	Смена колеи + транзит	15.00	7.50	(7.50)
	Вторичное распределение	100.00	100.00	0.00
		231.01	290.40	59.39
	Итого			

Приведенные цифры четко указывают на то, что отгрузка хлопка в контейнерах обходится намного дороже, чем использование текущей системы навалых перевозок крытыми железнодорожными вагонами до порта FOB или границы FOR. Как указывалось в Части I, покупатели считают, что транспортные расходы включают \$70-\$100 на доставку до порта FOB за счет продавца и \$100-\$120 на вторичное распределение за счет покупателя. Общая сумма, составляющая \$170-\$220, оказывается намного больше при контейнерных перевозках, что делает такие перевозки неконкурентоспособными по сравнению с мировым опытом и существующими и применяемыми системами.

Согласно Указу Президента необходимо наращивать объемы перевозок хлопка в контейнерах. Развитие железной дорогой логистического центра в Бухаре также основано на росте применения контейнеров. По этой причине необходимо провести оценку чувствительности и кросс-проверку, позволившую убедиться в стабильности затрат при отсутствии точных данных, которые могли быть представлены перевозчиками. Сюда следует включать оценку потенциальных затрат и выгод контейнеризации.

Затраты и выгоды в Узбекистане

Стоимость перевозки от хлопкоочистительного завода до конечной станции железной дороги:

- \$10.88 за тонну при обычной перевозке (меньшая стоимость перевозки до границы)
- \$19.94 за тонну при контейнерной перевозке

Данные расчеты показали, что перевозка груза до главной сортировочной станции в контейнерах обходится в 1.8 раз дороже, чем перевозка с использованием обычной техники.

Можно указать следующие причины этого:

- непосредственный сбор хлопка на хлопкоочистительных заводах, расположенных на железной дороге, является простейшим методом

сбора. Стоимость прямого сбора хлопка крытыми вагонами оценивается в \$2.50 за погрузку + \$ 3.67 перевозка по железной дороге + \$1.31 подготовка вагона = \$7.48. Эквивалент для контейнеров составит \$2.50 погрузка + \$3.06 перевозка по железной дороге, + \$5.00 передача груза на складе + \$3.67 стоимость подъема = \$14.23. Кроме того, имеются и дополнительные сборы, связанные с двойной обработкой на консолидационном складе.

- По техническим причинам (см. следующую главу), практически невозможно грузить контейнеры с хлопком на железнодорожном вагоне. Это значит, что использовать оптимальную систему затрат невозможно. Считается, что при обычной сквозной железнодорожной транспортировке локальные партии должны перевозиться на консолидационный склад не по железной дороге, а автотранспортом, тогда как железную дорогу следует использовать только для перевозок на удаленные склады.

Была проявлена необходимая чувствительность при установке объемов производства хлопкоочистительных заводов, имеющих железнодорожные связи, приняты другие расценки за погрузку на тонну груза, установлены более низкие железнодорожные расценки. Однако, поскольку изначально разница была так велика, расчеты, как и раньше, показывают, что перевозка грузов в контейнерах намного дороже, чем в крытых вагонах, и вызвано это тремя ключевыми факторами:

- преимущества крупных транспортных объектов - перевозка 51.6 -тонных единиц вместо нескольких единиц по 13.5 тонн - для 51.6 тонн требуется столько же вагонного пространства, сколько для 27 тонн в контейнерах
- дополнительные затраты на подъем контейнеров и передачу груза на складе
- проблематичность погрузки контейнеров на хлопкоочистительном заводе и вытекающая отсюда необходимость пользоваться более дорогой системой сбора с применением автотранспорта с заходом на выбранные консолидационные, а также использование железнодорожного транспорта для дальних перевозок на стратегически расположенные склады.

Контейнеризация в Узбекистане не несет сколько-либо значительного снижения расходов, за исключением расходов на подготовку вагонов - \$1.31 - что представляет собой незначительную экономию по сравнению с общими расходами.

Описанные выше затраты указывают на разницу в \$9.06 за тонну. Приняты меры по различным видам расходов, однако, как ожидается, контейнеризация по-прежнему будет стоить на \$10 или 80% дороже, чем обычные перевозки с хлопкоочистительных заводов на основе существующих цен. Однако, понесенные в Узбекистане затраты на логистику отражают менее 10% общих затрат и менее 0.75% продажной цены хлопка. Такая разница уже не является критической для будущего развития контейнеризации.

Затраты и выгоды при перевозке из Узбекистана до порта FOB или границы FOR

Стоимость перевозки от сортировочной станции до границ FOB или DAF приводится в таблице 13.

Таблица 13 - Затраты логистики транспортировки от центральной сортировочной станции /консолидационного склада - до выбранного пункта

(\$ за тонну)

	<i>FOB Поту</i>	<i>FOB Рига</i>	<i>DAF Брест</i>	<i>DAF Чоп</i>
Обычный	61.06	99.16	99.81	106.63
Контейнерны й	163.05	155.65	155.65	170.46
Разница	101.99	56.49	55.84	63.83

Очевидно, что при текущей структуре ценообразования имеется значительная разница в цене за единицу, что делает контейнеризацию очень дорогой.

Существующая система коммерческих расчетов МТТ для железнодорожных перевозок из Узбекистана в Европу признает благоприятность использования северного маршрута, проходящего через Россию, что наносит ущерб коридору TRACECA. Это связано с тем, что использованная методика основана на принципе, согласно которому чем больше расстояние, тем ниже стоимость тонно-километра на единицу. Можно представить это следующим образом:

<i>Маршрут</i>	<i>Расстояние км</i>	<i>\$цена за вагон</i>	<i>\$ на тонно-км</i>
Ташкент- Брест	4236	3500	0.016
Ташкент - Рига	4286	3800	0.017
Ташкент - Поту	3017	3150	0.020

(Источник: Проект по комбинированному транспорту)

Заметно, что порт Потти пока остается наиболее экономически выгодным, что связано с его небольшой удаленностью. Однако, в настоящее время транспортировка хлопка осуществляется государственными организациями, имеющими особые договоренности, имеется значительная разница в Тарифах на хлопок, перевозимый в обычных крытых вагонах:

<i>Маршрут</i>	<i>Расстояние км</i>	<i>Цена за вагон</i>	<i>\$ на тонно-км</i>
Ченгельды- Брест	4157	4274	0.020
Ченгельды - Рига	4207	3755	0.017
Фарап- Потти	2302	2068	0.017

(Источник: "Узмарказимпекс")

Данная контрактная структура тарифов, применяемая к обычным перевозкам хлопка, является противоположностью коммерческого тарифа МТТ. Сложившиеся на сегодняшний день примерные цены на перевозку контейнеров сходны с тарифом МТТ, поскольку стоимость за единицу здесь выше на коротких расстояниях, таких, как Потти, но уровень ставки намного выше.

(на основе 3х20футовых контейнеров на один вагон)

<i>Маршрут</i>	<i>Расстояние км</i>	<i>Цена за вагон</i>	<i>\$ на тонно-км</i>
Ташкент-Брест	4236	6000	0.035
Ташкент-Рига	4286	6000	0.035
Ташкент-Потти	3017	6300	0.050

(Источник: Проект по комбинированному транспорту)

Тарифы по контейнерам похожи на коммерческий тариф МТТ в том, что перевозки на короткие расстояния здесь дороже на тонно-километр, и потому текущие тарифы выступают как фактор, отталкивающий от работы с TRACECA. Затраты на единицу примерно на 100% выше, если груз находится в контейнере, чем при обычной перевозке в Ригу или Брест, или на 150% выше чем Потти. При использовании в Потти комбинации 40-футовых и 20-футовых контейнеров на одной платформе ставка составит \$0.031 или на 55% дороже, чем при перевозках в крытых вагонах (См. следующий раздел).

Признается наличие 4 основных причин сложившейся ситуации:

- преимущества крупных транспортных объектов - перевозка 51.6 тонн в 14 метровом вагоне вместо 40.5 тонн в контейнерах на 19 метрах ж/д вагона
- применение различных тарифных систем
- хлопок - объемный груз, его вес на контейнер или на 6 метров вагона невелик, что является положительным фактором в том случае, если тарифы основаны на весе
- затраты зависят от загрузки конкретного контейнера, отсутствуют скидки за большие объемы, аналогичные применяемым при обычных транспортировках хлопка.

Очевидно, что существующая разница в стоимости дальних железнодорожных перевозок настолько велика, что на данном этапе полностью отсутствует экономическая выгода контейнеризации первичного распределения. Необходимо принять в этой связи меры, направленные на повышение привлекательности контейнеризации.

Затраты и выгоды контейнеризации при сквозных перевозках

Общепризнанно, что выгоды контейнеризации не сказываются, если не складывается экономия за счет совмещения первичной и вторичной дистрибуции в сквозной перевозке, позволяющей избежать затрат на промежуточные перегрузки и хранение груза. Проблема заключается в том, что дальнейшая перевозка от порта FOB к конечному потребителю не зависит от того, прибыл ли груз из Узбекистана навалом или в контейнере. Причиной контейнеризации груза в порту для вторичной дистрибуции является исключительно экономика морского транспорта. Перевозчики пока не предлагают льготных ставок при условии контейнеризации в пункте происхождения. Это связано в основном с ожидаемыми финансовыми рисками и текущим состоянием развития рынка.

Практически, приведенные расценки контейнерных перевозок из Узбекистана в Европу отражают сумму выполняемых действий. В условиях развитого рынка ставки сквозной перевозки всегда ниже, чем сумма затрат в секторе логистики.

Хотя в настоящее время отсутствуют какие-либо выгоды от вложения средств в транспорт, сквозные перевозки могут привести к экономии в следующих отраслях:

- стоимость обработки грузов в порту: стоимость FOB в Потти составляет \$19.00 за тонну. Сюда входит выгрузка хлопка из железнодорожного вагона, хранение на складе в течение первых 21 дня, доставка на причал и погрузка на борт судна. Прямая обработка контейнера будет стоить около \$100 за 20-

футовик, или \$7.50 за тонну. Экономия \$11.50 включена в расчет в таблице 11.

- стоимость хранения: стоимость хранения составляет, по оценке, около \$0.40 за тонну в день. Возможно, продавцу следует отнести \$7-\$10 за тонну за счет продажной цены FOB, поскольку эти деньги не возмещаются стоимостью FOB \$19 (которая покрывает только расходы на обработку). После 21-го дня покупатель обязан заплатить за весь период, в течение которого он будет накапливать груз, достаточный для фрагования судна. Предполагается, что покупатель постарается свести время хранения до минимума, за исключением случая, когда позже может быть назначена более высокая цена хлопка, покрывающая дополнительные расходы хранения за счет дополнительного дохода. Стоимость хранения в СНГ ниже, чем в Европе, и потому дешевле хранить хлопок в портах, чем в пунктах, расположенных ближе к конечному потребителю. Контейнеризация позволяет не перемещать груз до тех пор, пока он не понадобится конечному потребителю. В результате сквозной контейнеризации хранение должно переместиться из порта FOB в обратном направлении - ближе к месту производства. Для продавца это означает экономию средств, необходимых для хранения хлопка в порту, но одновременно с этим - возникновение дополнительных расходов на территории Узбекистана. Хранение в Узбекистане оплачивается в сумах, что означает экономию валютных средств, хотя в связи с коммерческой чувствительностью цены хлопка не известно, каким является объем экономии. Например, если стоимость хранения за единицу груза в Узбекистане на 25% ниже, чем в портовом хранилище, а экономия валютных средств составляет 10%, то продавцу удастся сэкономить \$2.5-\$3.50 на одной тонне хлопка. Следует заметить, что контейнеризация сама по себе совсем не устраняет потребность в складировании. Контейнеризация всего лишь позволяет изменить место хранения, перенести его либо к пункту происхождения, либо к пункту назначения, и всякая экономия складывается только за счет разницы в стоимости хранения в разных местах.
- Повреждения груза: Чем больше грузовых операций выполняется с грузом, тем больше риск повреждения. При непосредственной погрузке хлопка в контейнеры на хлопкоочистительных заводах или железнодорожных станциях теоретически возможно обеспечить погрузку только неповрежденных кип. Имеющийся сейчас уровень повреждений при транзите составляет примерно 2% полных убытков и до 5% дефектов. При обеспечении киповязочной машины стала бы возможной переработка поврежденных кип и их продажа со скидкой - например, за 50% цены FOB. При существующей цене FOB на узбекистанский среднесортный хлопок (\$1230 за тонну), общая экономия от контейнеризации достигла бы 50% от 3% и 100% от 2% = $\$18.45 + \$24.60 = \$43.05$ за тонну. Такая экономия позволила бы покрыть дополнительные расходы, связанные с

контейнеризацией. Однако, считается, часть хлопка, прибывающего в Поти поврежденным, была повреждена еще до погрузки; таким образом доля поврежденного хлопка еще более увеличивается, а кроме того - подтверждается, что невозстановимые убытки связаны с неосторожным проведением грузовых операций. Существует мнение, что в контейнеры также может загружаться поврежденный хлопок, либо повреждения груза могут быть вызваны маневрами и подъемами во время транзита. При таких обстоятельствах экономия вряд ли превысит \$20 на тонну.

Приведенные оценки указывают на то, что за счет перехода от обычной (конвенциональной) системы транспортировки к контейнерной может быть достигнута экономия в \$25 на тонну хлопка. Однако, такая экономия еще не достаточна для покрытия дополнительных расходов, связанных с применением контейнеров, в частности, в связи с увеличением расходов при железнодорожной транспортировке. Таким образом, следует сделать вывод о том, что перевозки хлопка в контейнерах при существующих условиях и тарифах не несут никаких выгод. Стоимость контейнеризации слишком высока и может сделать узбекский хлопок неконкурентоспособным по сравнению с хлопком из других источников. В разделе 10 проводится анализ изменений, необходимых для того, чтобы сделать контейнеризацию более реалистичной.

Важно отметить, что в данном разделе говорится о том, что контейнеризация лишена привлекательности при установившихся расценках в сфере логистики хлопка. Считается, что другие типы импортных и экспортных товаров, перевозимые в других направлениях, могут быть весьма привлекательными для контейнеризации, в частности, при использовании морского транспорта. Очевидно, что торговля в Узбекистане будет шире применять контейнерные перевозки. Изменение текущих условий и расценок может также привести к повышению жизнеспособности контейнерных перевозок хлопка.

10. Контейнерная перевозка грузов

Первоначальное предложение заключалось в рассмотрении технических проблем контейнерной перевозки грузов. Учитывая имеющиеся финансовые ограничения, отмеченные в разделе 9, необходимо определить действия, которые требуются для того, чтобы контейнерная грузоперевозка представлялась более привлекательным способом транспортировки хлопка, и определить связанные с этим риски. Это особенно важно при рассмотрении вопроса об инвестировании Логистического Центра (Раздел 8), в какой-то мере зависящего от контейнерной перевозки хлопка.

10.1 Существующая в настоящее время контейнерная перевозка грузов

По контракту, заключенному с компанией Daewoo, в настоящее время уже существует контейнерная перевозка грузов. Проводилась оценка логистики, связанной с этой перевозкой, так как эта же методология могла бы применяться для грузоперевозок, осуществляемым в западном направлении.

Компания Daewoo Моторс имеет завод по сбору автомобилей в Асака в Ферганской долине на севере Узбекистана. Ежемесячно из Кореи импортируются приблизительно 1500 контейнеров TEU (размером 20 футов), содержащих детали машин, электронное и другое оборудование. Эти контейнеры получены на лизинговой основе от фирмы Сино Транс (Куньянг), которая в свою очередь получила их по лизингу от Тифук, UCS, и других международных контейнерных лизинговых компаний. Это в основном, 20-футовые контейнеры с небольшим процентом 40-футовых. В связи с тем, что контейнеры взяты в аренду с ежедневной ставкой оплаты, а не на условиях использования в одном направлении, их необходимо привезти назад в Корею. В 1996г. расходы составляли \$1100 за доставку 1 пустого контейнера через Дружбу в Пусан.

Будучи международной торговой и промышленной компанией, компания Daewoo определила потенциал перевозки хлопка, обеспечивая загрузку транспорта на обратном пути. Компания купила одну из хлопковых торговых фирм и тем самым обеспечила движение груженого транспорта в каждом направлении. Эта двусторонняя торговля дает также потенциал для бартерных сделок и осуществления других коммерческих операций. В связи с широким масштабом деятельности компании Daewoo и важностью выполняемых ею коммерческих операций можно предположить, что компания находится в особых отношениях с правительством, в которые не могут «вписываться» другие торгующие хлопком компании. Таким образом, компания Daewoo находится в универсальном положении и не должна считаться представителем всего рынка.

Первоначальные предложения со стороны Daewoo сводились к созданию 5 связанных между собой пунктов:

- Бухара: включая Бухару, Каган, Шорифкан, Пешку и Ромитан.
- Самарканд: терминал в Улугбеке, включающий Юма, Метан, Челек, Улег Бег и Кота Куган .
- Андижан: включая Андижан, Кургантубе, Асака, Шахрихан, Суфикишлак, Боз, Чинабад, Ходья-Абад, Пейтуг, Акалтун и Савай.
- Ургенч: охватывающий северо-запад.
- Термез/Сурхандарья: включая Узун, Денау, Хайрабад, Шурча, Дайкаркурган, Термез и Шерабад.

Первоначальные предложения касались в большей степени финансовых, нежели технических аспектов. Существующие расходы по перевозке контейнеров из Асака в различные загрузочные пункты считались достаточно высокими, это свидетельствовало о неэкономичности предлагаемого предприятия. Были предложены специальные расценки, модифицирована логистическая система доставки. Заготовители посещают выбранные пункты очистки хлопка и выбирают нужные хлопковые тюки. Они грузятся в крытые вагоны и по железной дороге отправляются на станцию Сергели в Ташкент для перезагрузки в контейнеры.

В Сергели имеется временный склад с проходящими через него железнодорожными рельсами. Груз выгружается из вагонов в склад и затем в контейнерах грузится на стоящие в запасе трейлеры.

С установкой эстакадных кранов была получена дополнительная площадь так, что можно было применять альтернативный метод . Пустые контейнеры ставились на платформу с железнодорожными вагонами. Груз загружался в контейнеры с помощью погрузчиков, работающих на дизельном топливе. Как правило, в один контейнер загружался хлопок одного сорта, однако имелись контейнеры, груженные хлопком разных сортов, что обуславливалось медленной загрузкой, связанной с дополнительной сортировкой хлопка. В Сергели на начальных стадиях возникали проблемы, связанные с перегрузкой. Затем контейнеры устанавливались на 50-тонные 18-метровые вагоны , из расчета 3 контейнера в один вагон (см фото в Приложении 2).

Эта операция подтверждала то, что отсутствуют технические причины, по которым узбекский хлопок не мог бы перевозиться в контейнерах. Фактор перегрузки среднеазиатского хлопка более допустим, чем другие факторы, и в настоящее время 63 тюка или 13,67 тонн хлопка могут быть загружены в 20-футовый контейнер. И учитывая то, что в прошлом Узбекский хлопок

отправлялся в Ригу и затем в контейнерах в сопровождении экспедиторов-заготовителей перевозился из Риги, стало ясно, что может осуществляться контейнерная перевозка хлопка. Однако контракт с Daewoo свидетельствует о том, что нужно в большей мере применять технические возможности в самом Узбекистане, что ближе к источнику производства хлопка, нежели то, что имеется в порту ФОБ.

10.2 Возможности контейнерной перевозки грузов

Актуальным вопросом контейнерной перевозки грузов является потребность Узбекистана в контейнерах.

Первоначально контейнеры использовались в логистической цепочке перевозки, которая включает использование морской перевозки. Большая часть контейнеров арендуется на основе лизинга отгрузочными компаниями для использования их в собственных нуждах. Другим важным источником поставки контейнеров являются крупные промышленные компании, арендующие контейнеры на лизинговой основе по другим специфическим контрактам таким, как контракты с Daewoo, позволяющим осуществлять контейнерную перевозку « по кругу», возвращая контейнеры в исходный отгрузочный пункт.

Для осуществления экономически жизнестойкой контейнерной перевозки грузов в Узбекистане необходимо иметь достаточное количество контейнеров, по возможности, ближе к отгрузочным пунктам для уменьшения расходов, связанных с перевозкой. Недопустимы расходы по импортированию пустых контейнеров с целью перевозки экспортируемой сельскохозяйственной продукции. Идеальной будет ситуация, в которой перевозчик ищет груз для загрузки контейнера на обратный путь для доставки его на рынок, где он может загрузить контейнер другим грузом. Тогда связанные с этим расходы могут быть покрыты путем предложения потенциальному экспортеру предельной себестоимости. В Узбекистане существует несбалансированная торговля при контейнерной перевозке грузов, где товары, имеющие высокую стоимость, импортируются в страну в контейнерах в то время, как в Узбекистане производится неполная загрузка контейнеров товаром, который не приносит достаточную прибыль от экспорта.

Вполне понятно, что контейнеры используются не в полную меру, однако здесь следует учитывать и другие аспекты:

- неиспользуемые мощности: Достаточно ли велики неиспользуемые мощности, что имеющихся контейнеров будет достаточно для того, чтобы в них загрузить основные объемы хлопка? Настолько ли велики неиспользуемые мощности, что следует установить специальные ставки

расходов, связанных с перевозкой в западном направлении, и не взимать связанную с ежедневными расходами на лизинг плату.

- пункт назначения : Доставляется ли хлопок в страны, обслуживаемые владельцем контейнеров? Может ли осуществляться его транспортировка специальным морским перевозчиком?
- тип контейнера: Достаточно ли в наличии 40-футовых контейнеров для такого объемного груза как хлопок?

Большая часть импортируемых товаров поступает в Узбекистан по железной дороге или на автомобильном транспорте. Отсюда следует предположение , что неиспользуемых контейнерных мощностей не так много , как это предлагается по показателям национальной торговли. Они также не настолько велики, чтобы создавать “рынок покупателей” с тем, чтобы получить скидки для перевозок в восточном направлении. Первоначальные предложения коммерсантов подтверждают эту ситуацию. Очевидно можно предположить то, что если большую часть хлопка загрузить в контейнеры , то может быть возникнуть нехватка в свободных контейнерах. Перевозка по контракту с Daewoo может рассматриваться как отдельная операция с использованием своих контейнеров “ по кругу”, которые, предполагается, не доступны третьим лицам для осуществления перевозок в западном направлении.

Конечный потребитель хлопка размещается не на территории источников поставки контейнеров. Это создает проблему при отгрузке, в связи с этим собственники контейнеров неохотно будут назначать приемлемые расценки за исключением расценок по отгрузке до конкретных пунктов назначения, которые ими обслуживаются. В настоящее время не существует промышленный контракт , аналогичный проекту Daewoo с отгрузкой контейнеров с Запада. Предполагается, что подобная ситуация еще более ограничит возможности использования контейнеров. В качестве примера может служить компания Sealand , имеющая в Узбекистане неиспользуемые контейнерные мощности. Эта компания является в основном Транс-Атлантическим перевозчиком и может предложить для США достаточно приемлемые цены. Однако она не является перевозчиком - СНГ/Европа - и поэтому не может предложить конкурентоспособные цены для европейских перевозок, которые будут иметь «треугольный» маршрут.

Доминирующими по мощности контейнерами в Узбекистане являются 20-футовые контейнеры. Процент

40-футовых - не велик. Как показано в таблице 14, более приемлемые цены могут быть получены за контейнеры большей емкости. Если потребуются загрузки больших объемов хлопка, издержки должны учитываться из расчета

использования стандартных 20-футовых контейнеров. Однако в таблице 14 приводятся сравнительные показатели использования 40-футовых контейнеров.

Таблица 14 - Стоимость традиционной и контейнерной перевозки хлопка
(Стоимость за тонну)

<i>Маршрут</i>	<i>Традиционный метод</i>	<i>20-футовые контейнеры</i>	<i>40-футовые контейнеры</i>	<i>Контейнерная перевозка с использованием 40-футовых контейнеров</i>
Через Потти	171.94	282.99	244.10	72.16
Через Ригу	223.54	275.59	253.33	29.79
Через Брест	224.19	275.59	253.59	29.40
Через Чоп	231.01	290.40	271.88	40.87

Таблица наглядно демонстрирует различия в затратах. Однако при существующих тарифах контейнерная перевозка еще не может быть жизнестойкой. Практически, использование только 40-футовых контейнеров невозможно для имеющихся размеров вагонов с плоской платформой: 3х20футов, или 1х20футов и 1х40футов. Таким образом, нельзя получить экономию даже, если в наличии будет достаточно 40-футовых контейнеров.

Европейской Комиссией рекомендуется провести инвентаризацию общего количества контейнеров в Узбекистане. Она будет служить теоретической базой для продвижения контейнерной перевозки грузов. Она будет содержать информацию о форме собственности перевозчика, потенциальных рынках, куда могут быть направлены контейнеры на обратном пути, а также сведения о форме и типе контейнера.

10.3 Обработка контейнерных грузов в Узбекистане

В предыдущем разделе были даны разъяснения по обработке контейнерных грузов. В разделе 9 были приведены следующие данные о расходах, связанных с загрузкой контейнеров хлопком :

- доставка автотранспортом до традиционного пункта производства хлопка и загрузка его в контейнеры-
- \$ 18.17 за тонну

- доставка железной дорогой до традиционного пункта производства хлопка и загрузка его в контейнеры -
- \$ 14.23 за тонну
- доставка контейнеров автотранспортом до пункта сортировки и погрузка - \$15.63 за тонну
- доставка контейнеров железной дорогой до пункта сортировки и погрузка - \$ 9.73 за тонну

Несмотря на то, что последний пункт наиболее экономичен, он наиболее трудоемок в техническом отношении. Это объясняется тем, что стандартные контейнеры - ящики, требующие полной загрузки, в то время, как в крытые вагоны загрузка производится сбоку. Имеющиеся на сортировочных пунктах платформы тем самым не удобны для загрузки контейнеров. Для подобных ситуаций в Европейских странах участок железной дороги асфальтируется таким образом, чтобы погрузочная машина могла проехать через ж/дорожную линию и проводить погрузку через открытые двери вагона. Ящики должны устанавливаться в ж/дорожные вагоны при открытых дверях, и каждый вагон в отдельности должен загружаться/разгружаться.

Считается, что этот метод не реален для Узбекистана по следующим причинам:

- затраты на реконструкцию запасных путей к сортировочным пунктам
- потребность в сортировочном оборудовании для погрузки/разгрузки каждого вагона в отдельности
- система приемлема только для загрузки 2-х контейнеров в один вагон, хотя в Узбекистане в основном используются 18-19-метровые вагоны с плоской платформой на 3 контейнера в один вагон
- затруднительность в использовании подъемно-транспортного оборудования для ограниченных пространств контейнера при наличии тюков весом более 200 кг

Действующая в настоящее время все более укрепляющаяся система Daewoo в отдельных пунктах проявила себя как наиболее практичной и большинстве случаев - экономичной. Растущее применение контейнерной перевозки грузов могло бы способствовать частичному повышению стоимости транспортных перевозок на территории Узбекистана, так как могло быть обусловлено повышением стоимости за средний по дистанции переезд от сортировочных до пограничных центров. Однако эта надбавка вряд ли может превысить \$ 2,00 за тонну перевозимого груза.

С точки зрения общих затрат, расходы на внутренние перевозки на территории Узбекистана все еще составляют до 10% от общих затрат доставки «от двери до двери». Любое снижение этих затрат могло быть рассмотрено как преимущество,

но вряд ли может иметь достаточную величину, чтобы контейнерная перевозка грузов могла выглядеть экономически привлекательным видом транспортировки. Мнение консультантов таково, что стоимость расходов на контейнерную перевозку хлопка от сортировочных пунктов до границ будет не более \$ 20 за тонну груза или \$ 270 за контейнер по сравнению с \$12-15 за тонну груза традиционной отгрузки, однако эта разница не является критической для роста контейнерных перевозок.

10.4 Тарифы по транспортировке хлопка из Узбекистана

В разделе 9.3 были представлены различия в стоимости расходов контейнерной и традиционной перевозки хлопка от центров заготовки до портов ФОб или границ ФОР. И были охвачены 4 проблемных аспекта:

- экономия транспортных расходов - загрузка 51.6 тонн в 14 метровый вагон по сравнению с загрузкой 40,5 тонн хлопка в контейнеры, установленные в 19 метровом ж/дорожном вагоне.
- использование различных тарифных систем
- хлопок- объемный груз, и учитывая то, что его вес при загрузке в контейнер или в вагон на длину 6 метров относительно ниже веса других грузов, это является преимуществом в том случае, если величина тарифа основывается на весе груза
- калькуляция издержек перевозки основывается на величине веса груза каждого контейнера без учета скидки для грузов больших объемов, что учитывается в традиционных перевозках хлопка.

В разделе 9 указывается на то, что существующий в настоящее время тариф по контейнерной перевозке грузов достаточно высок, чтобы продвигать использование контейнерных перевозок на любом из маршрутов. В таблице 15 приводятся данные по доходу с одного вагона с учетом различных тарифов :

Table 15: Цена перевозки из расчета 1вагона 14 метров по маршруту Ташкент - пункт назначения

<i>Маршрут</i>	<i>Цена крытый /вагон -14метров (14 metre) МТТ</i>	<i>Цена /контейнерный вагон -14метров МТТ</i>	<i>Цена крытый /вагон -14метров (14 metre) Узбекистан *</i>
Ташкент-Поти	\$3150	\$4100	\$2732 (расч.)
Ташкент-Рига	\$3800	\$4000	\$3828 (расч.)
Ташкент-Брест	\$3500	\$4000	\$4347(расч.)

*включены транспортные расходы по внутренним перевозкам

Таблица показывает то, что несмотря на специальный тариф по перевозке 1 вагона в Потти, нет значительных отличий в цене по перевозке до портов. Проблема возникает тогда, когда определяется стоимость перевозки :

единицы груза из расчета перевозимого по весу груза - 51,6 тонн и 27 тонн в вагоне длиной 14 метров. Очевидно потребуются специальные тарифы по железнодорожной контейнерной перевозке с тем, чтобы контейнерная перевозка могла быть конкурентоспособной с традиционной перевозкой.

Было установлено, что имеются разногласия по снижению тарифов. Это обусловлено тем, что на маршруте задействованы службы различных секторов других стран, и появляются дополнительные системы оплаты к уже имеющимся в конкретном секторе, что удобнее единого тарифа между терминалами, который затем пропорционально распределяется между ними. Для сравнения контейнерной перевозки с традиционной при условии, если тариф берется из расчета на тоннажную единицу груза, то будем иметь следующие тарифы на единицу груза, приходящуюся на 20 футов длины упаковочной емкости.

- Ташкент - Потти: \$ 541 / ящик или \$1084 /вагон
- Ташкент - Рига \$1165 / ящик or \$ 2330 /вагон
- Ташкент - Брест \$1300 / ящик or \$ 2600 /вагон

Данные расчеты наглядно показывают затруднительность снижения тарифов до уровней, которые есть смысл сравнивать с существующими в традиционной методологии. В связи с тем, что имеется транзитное перемещение через ряд стран, очевидно, что потенциал для существенных снижений ограничен. Вопрос о приемлемости тарифа вероятно должен решаться в соответствии с тем, кто оплачивает перевозку.

При существующей системе продаж продавец мог бы субсидировать тарифы путем частичной оплаты покупателем стоимости перевозки за счет снижения оплаты ФОБ. Однако это действительно снизит доход, получаемый от продажи хлопка. Если бы условия продажи были изменены и продажи осуществлялись из центров производства, то ответственность за перевозку ложилась бы на покупателя. Тогда будет мало вероятно, что покупатель сможет купить товар по приемлемым ценам , которые могут быть обсуждаться с Узвнештрансом или системой государственных заготовок. Возможен такой вариант, когда покупатель фактически несет ответственность за доставку до порта ФОБ, а оплата расходов в связи с этим, что наиболее приемлемо частично покрывается покупателем. Это не является необычной процедурой для контейнерной доставки “ от двери-до-

двери”, при которой условия продажи отличаются от продажи из центров производства или от продажи с учетом бесплатной доставки.

Вполне понятно, что основные проблемы затрат, связанных с контейнерной перевозкой хлопка, заключаются в том, что государство получает специальные транспортные тарифы за перевозку хлопка, который является стратегически важным экспортным грузом. Это тарифы: \$ 0,017 - 0,020 за тонну /км, которые вероятно основаны на затратах (базирующихся на материалах по изучению железнодорожных перевозок в странах региона TRACECA). Для стран региона TRACECA это вероятнее всего - субсидированные расценки, давшим дополнительные расходы для прохождения через Каспий. Сравнения, приводимые в разделе 9, - это сравнение субсидированных цен по традиционной отгрузке с коммерческими ценами контейнерной отгрузки. Эта ситуация приводит к увеличению разницы в затратах.

Консультанты провели оценку снижения железнодорожных тарифов, которое обусловило бы перевозку части хлопка в контейнерах. В основу этого положен принцип рыночной цены. Если предположить, что расценки пересматривались государством и частично покрывались покупателем, мало вероятно, что будут одобрены повышение следующих расценок:

- Ташкент/Бухара - Потти: \$1000 за единицу груза/ 20 футов
- \$74 за тонну - \$0.032 за тонну/км
- Ташкент/Бухара - Рига: \$1500 за единицу груза/ 20 футов
- \$111 за тонну - \$0.026 за тонну/км
- Ташкент/Бухара - Брест: \$1800 за единицу груза/ 20 футов
- \$133 за тонну - \$0.032 за тонну/км

Для покупателя это будет составлять следующее повышение в затратах на тонну груза:

- до Потти: \$ 22.49 за тонну
- до Риги: \$ 7.93 за тонну
- до Бреста: \$ 29.50 за тонну

потеря дохода при железнодорожной транспортировке на длину вагона 14 метров по сравнению со стандартной перевозкой в открытых вагонах:

- до Потти: \$732 за вагон или 27%
- до Риги \$828 за вагон или 22%
- до Бреста \$747 за вагон или 17%

Эти цифры демонстрируют то, что затруднительно снизить тарифы до такой величины, чтобы они соответствовали традиционной системе. Стоимость перевозки через Каспий с недавнего времени была увеличена с \$ 23 за метр до \$ 30, что соответствует \$ 8, 37 за тонну традиционной ж/дорожной транспортировки и \$14,07 за тонну контейнерной транспортировки.

После выхода отчета по перевозкам в странах региона TRACECA с использованием комбинированного транспорта, где в таблице 11 были приведены тарифы по перевозкам, совместно с Сочтранс была предпринята переоценка тарифов по контейнерной перевозке с целью определения потенциала более приемлемых цен по перевозке на маршруте Бухара-Поти. Новые показатели приводятся в таблице 16 :

Таблица 16 - Тарифы по грузоперевозкам на маршруте Бухара - Потти

<i>Перевозки</i>	<i>Контейнер 20 футов</i>	<i>Контейнер 40футов</i>
Узбекистан 111kms	\$ 82	\$ 148
Туркменистан 1163 kms	\$ 518	\$ 932
Азербайджан 502 kms	\$ 256	\$ 461
Грузия 360 kms	\$ 257	\$ 463
Каспийские государства(расч)	\$ 198	\$ 396
Всего	\$1311	\$2400

Приведенные в таблице расценки приравниваются \$ 97 за тонну /20футов и \$ 89 за тонну /20 футов. Сюда не включены такие товарные расходы, как оплата документации, таможенные услуги и т.д. Так как эти расценки намного превышают стоимость затрат традиционной перевозки хлопка, это означает то, что эти расценки подлежат обсуждению с целью нахождения компромиссных решений для того, чтобы сделать более привлекательной контейнерную перевозку хлопка.

По расчету рыночных цен предлагается, что в качестве эксперимента могла бы быть контейнерная перевозка по маршруту до по следующим причинам :

- наибольший потенциал предложения специальных расценок по контейнерной перевозке хлопка на этом маршруте, так как различия в ценах двух систем наименьшие

- это крупнейший порт контейнерных перевозок с международным уровнем обслуживания
- это железнодорожный узел, приспособленный к блокировкам поездов. На маршруте коридора TRACECA в отдельных пунктах требуется отцепление вагонов с последующим их формированием.
- расценки перевозки через Каспийское море приводятся из расчета расстояния, взятого в метрах.
- предполагается, что маршрут до Риги считается самым надежным для покупателей, занимающихся распределением товара.

Маршрут до Потти имеет привлекательные расценки по транспортировке традиционным ж/дорожным методом, что затруднит поставить их в соответствие с расценками по контейнерной перевозке. Это должно означать то, что первоочередная роль Потти будет заключаться в обработке груза при отправке, как это делается сейчас в связи с преимуществами в стоимости расходов. Следует отметить то, что вторичное распределение груза в контейнерах до Потти является в настоящее время основной проблемой как с точки зрения уровня обслуживания, так и с точки зрения стоимости затрат. Существует немного видов обслуживания, и текущие расценки превышают \$ 100 - \$ 120 за тонну, допускаемые покупателями для вторичного распределения. Известно то, что имеются предложения относительно того, чтобы провести оценку по обслуживанию груза в Европу для контейнерной перевозки и по возможности - для перевозки в ж/дорожных вагонах, и следует учитывать льготу покупателя при рассмотрении перевозки хлопка.

Маркетинговое исследование, проведенное в первой части, указывает на то, что процент хлопка, проданного конечному пользователю до его отправки из Узбекистана, относительно не велик, до 20%, и величина его партий также незначительна. Эта ситуация мешает использовать поезда с контейнерной блокировкой, которые могли обеспечить экономию с целью снижения оплаты за ж/дорожную перевозку. Важно осуществлять мониторинг изменений на рынке с тем, что если процент увеличивается, то возможны будут более низкие тарифы по ж/дорожной перевозке, что привлечет к использованию комбинированного транспорта.

Была проведена оценка пунктов вторичного распределения с тем, чтобы проверить, что \$ 100- \$ 120 скидки, допускаемых для покупателей, вполне реалистичны:

Рига - Роттердам	\$ 1160 = \$ 86.93 за тонну
Брест - Париж	\$ 820 = \$ 60.74 за тонну

Чоп - Милан	\$ 490 = \$ 36.30 за тонну
Поти - Марсильез	\$1200 = \$ 88.89 per tonne
Поти - Ливорно	\$2800 = \$207.00 за тонну

Скидка 50-70% дополнительно для торгового обслуживания и окончательной доставки до конечного потребителя, эти расценки за исключением маршрута Потти - Ливорно, указывают на то, что вторичное распределение, осуществляемое с помощью контейнерной перевозки, может быть достигнуто в пределах бюджета \$100-\$120. Учитывая то, что вторичное распределение груза из Риги обычно производится в контейнерах, предполагается, что стоимость контейнеризации будет укладываться в бюджет. Что касается пограничных перевозок, то стоимость расходов уже заложена в бюджет, поэтому допустимы дополнительные расходы по перевозке до этих границ. Однако предполагается то, что единица груза, перевозимого традиционным способом в крытых вагонах, будет все же иметь более низкую цену по сравнению с контейнерной перевозкой. Для перевозки по маршруту до Потти стоимость контейнерной перевозки выше, но зависит от расстояния до конечного пункта. В любом случае стоимость перевозки традиционным способом до пунктов ФОб или ФОР будет ниже, а затем контейнерная перевозка из расчета за единицу груза будет стоить дешевле по сравнению со стоимостью контейнерной перевозкой напрямую из Узбекистана. Это было подтверждено сведениями, полученными из Узбекэлдорэкспедиция.

10.5 Изменения условий продажи

В соответствии с публикацией части 1, было принято соглашение относительно того, что законодательный акт по существующим условиям продажи является сдерживающим фактором для контейнеризации. Первоначальное впечатление таково, что отсутствовало давление как со стороны покупателей, так и со стороны продавцов относительно введения изменений в существующую систему. Было отмечено, что в Узбекистане имеется желание внести изменения, которые принесут дополнительный доход продавцам и продвинут контейнеризацию.

Как указывалось в 1 части, хлопок - это международный товар для торговли. Этот отчет больше касается вопросов логистики, нежели торговли хлопком. Любые изменения с их сильными и слабыми сторонами могут возникнуть в результате переговоров между покупателями и продавцами. В данном разделе рассматриваются изменения, связанные с логистикой и риски для контейнеризации. рассмотрение этого вопроса обусловлено условиями инвестирования ЕС в центры производства хлопка, если они связаны контейнеризацией, которая может оправдать эти вложения.

Предложения заключаются в том, что продажа хлопка производится с учетом различных условий:

- в центрах производства хлопка
- доставленных DAF до границы , как Daewoo

Обе системы спроектированы для получения прибыли на раннем этапе, усовершенствования потока наличности, перенос ответственности за транспортировку из Узбекистана на покупателя хлопка с последующей экономией расходов на транспортировку и хранение.

В части 1 отмечается то, что покупатель не желал предпринимать начальное распределение и считал, что эту роль должен выполнять продавец. Это объяснялось тем, что на начальном логистическом этапе покупатель видел для себя степень риска. Также для него предпочтительнее брать на себя доставку товара в пункте нейтральной страны, где имеется доступ к источникам вторичного распределения. Было отмечено, что на международном рынке имели место случаи перепродажи и конфискации проданного хлопка, если длительно хранился на территории страны-производителя.

Преимущества новой системы очевидны для покупателей, менее ясны - для продавца. Суть его беспокойства предполагается заключается :

- в распределении
- в хранении

Согласно предложениям, предполагается, покупатель берет на себя доставку из заготовительного пункта. Существующая система такова, что Узвнештранс отвечает за первоначальное распределение , покупатель назначает своего экспедитора для вторичного распределения. В Узбекистане отсутствуют зарегистрированные иностранные экспедиторы. Это означает то, что ни Узвнешторг, ни экспедиторская компания из другого государства , ни иностранные экспедиторы, которым не разрешена деятельность, не будут выполнять роль экспедитора на территории Узбекистана. Покупатели понимают роль государственных экспедиторских компаний, особенно если существует монополия.. Покупатели считают, что эти компании не имеют достаточного международного опыта , особенно на этапе вторичного распределения при доставке “от двери -до-двери”.

Основное беспокойство покупателя заключается в том, что как только хлопок продан, он становится под его ответственностью при доставке по коридору TRACECA. В действительности, это стало стандартной коммерческой отгрузкой без установочных тарифов или скидок в пользу государства. Это касается не

только оплаты ж/дорожный провоза, но и таможенных процедур и сопроводительной документации. Для отдельных ж/дорог и таможен требуется конкретная документация по каждому вагону груза с соответственной оплатой. Будет значительный скачок цен на торговые услуги по сравнению с существующей системой, в соответствии с которой груз доставлялся из государственной организации в государственную. Существующая перевозка хлопка по маршруту региона TRACECA осуществляется на основе межправительственного соглашения, которое может приостановить свое действие, если источник продажи товара изменится.

Ответственность за порчу груза во время перевозки ложится на покупателя. Если груз перевозится в закрытых вагонах, покупатель несет ответственность за нанесенный ущерб. Трудно обеспечить страхование груза, т.к. практически ж/дорога не имеет обязанностей на случай порчи товара, хотя теоретически, она несет ответственность за условия доставки. Предполагается, что при контейнерной перевозке будет возникать меньше проблем, связанных с отгрузкой, так как должен присутствовать независимый контроль по отгрузке.

Если бы торговые условия были приняты, то предполагается, что покупатели изыскивали возможности по увеличению сроков хранения хлопка в Узбекистане. Это объясняется тем, что им не хотелось бы до последнего момента оплачивать расходы первоначального распределения. Учитывая то, что покупатели могли бы быть удовлетворены тем, что они действуют по закону, что было бы выгодно для государства в плане получения экономий за счет внешней оплаты за хранение хлопка. Требуется подтверждение того, что в Узбекистане имеются достаточно удовлетворительные условия для хранения с тем, чтобы обеспечить хранение хлопка ближе к пунктам производства. Существует вероятность того, что может возникнуть дефицит, если изменения в торговой политике приведут к возрастанию требований по хранению хлопка.

Более серьезный риск связан с тем, что покупатели могут постепенно перейти к распределению по схеме доставки «точно в срок», используя прямую контейнерную перевозку из Узбекистана до конечного потребителя. Это одно из преимуществ контейнерной перевозки. Может возникнуть риск того, что закупки будут осуществляться на основе утвержденных заказов. Это повлияет на поток наличности как для продавца, так и для отдельных хлопкоочистительных заводов. Важно то, что были признаны фискальные операции, связанные с продажей хлопка, отгружаемого в контейнерах с завода-производителя.

Общая тенденция контейнерной перевозки хлопка была в большей мере связана с условиями СИФ или бесплатной доставкой, нежели с доставкой с места производства. Было признано, что здесь могут возникнуть затруднения, если

продавец хлопка выступает в роли посредника, когда на момент продажи не известен конечный потребитель. На этом основаны условия FOB или FOB , при которых продавец в большей мере несет ответственность за распределение товара , тем самым требуя более высокую цену. Предполагается, что изменения , связанные с отправкой хлопка с заготовительных пунктов, повлияют на цену, оплачиваемую покупателем, так как его расходы пропорционально возрастут.

Следует отметить то, что теоретически изменения могут произойти в условиях торговли независимо от того, будет внедрена контейнеризация или не будет. Покупатели могут напрямую покупать товар в крытых ж/дорожных вагонах на хлопкоочистительных заводах или в центрах производства или же на узбекской границе по условиям FOB. Также возможна контейнерная транспортировка хлопка с доставкой «от двери до двери» на любых условиях продажи. Контейнеризация и новые условия продажи существуют независимо друг от друга. Более важным является то, чтобы был известен конечный потребитель так, чтобы для экономии расходов начальный и последующий этап распределения могли бы быть объединены в единую интегрированную логистическую систему. Однако использование различных условий продажи могли бы продвинуть все возрастающие контейнерные перевозки с доставкой «от двери до двери», так как определены ответственности за транспортировку и известен конечный потребитель хлопка.

Были сделаны предложения по использованию прямых поставок хлопка потребителю, обеспечивая доставку «от двери до двери», или обеспечивать продавцам хранение хлопка на территории, близлежащей к конечному потребителю. Делались предположения о рискованности данных стратегий, которые могли бы «отпугнуть» покупателей. Раньше среднеазиатскими потребителями в Европе осуществлялось хранение хлопка, которое облагалось высокими штрафами. Важно то, чтобы в первую очередь было полное понимание сути рынка товаров и услуг, а затем - рассмотрение вопроса снижения ассортимента в связи с прямыми поставками.

10.6 Общие выводы по контейнерным поставкам хлопка.

Общие выводы по контейнерным поставкам хлопка из Узбекистана таковы:

- имеются технические возможности по контейнеризации хлопка в Узбекистане с целью осуществления прямой «от двери до двери» доставки хлопка от производителя к конечному потребителю
- необходимо создать определенное количество специализированных центров по заготовке хлопка, оснащенных погрузочно-разгрузочным оборудованием для контейнеров в случае возрастания контейнерных перевозок

- хлопок должен в основном загружаться на хлопкоочистительных заводах в стандартные крытые вагоны с последующей перегрузкой в контейнеры, которые используются в заготовительных центрах
- стоимость погрузочно-разгрузочных работ на территории Узбекистана должна быть выше за тонну контейнеризованного хлопка по сравнению со стоимостью погрузочно-разгрузочных работ для традиционной отгрузки в вагонах, что возможно не является критическим моментом
- в настоящее время расценки по контейнерной перевозке хлопка железной дорогой достаточно высоки по сравнению с расценками за единицу груза традиционной доставки хлопка в крытых вагонах, производимой по льготным (субсидированным) тарифам. Следовательно, необходимо установить выгодные расценки с тем, чтобы контейнерная перевозка стала жизнестойкой
- на начальном этапе не ожидается достаточно сильного транспортного движения с блокировкой контейнерных вагонов, где возможно получение наибольшего снижения расценок, но предполагается, что объемы перевозок возрастут
- экономии, полученные в результате объединения первичного и вторичного этапов распределения в единую интегрированную логистическую систему не достаточны для того, чтобы сделать контейнерную перевозку привлекательной. Более экономично будет использовать традиционную систему перевозки на начальном этапе распределения и контейнерную перевозку - на последующем этапе, нежели осуществлять контейнерную доставку груза по схеме «от двери до двери» по существующим расценкам
- в целях продвижения контейнерной перевозки грузов следует провести корректировку транспортных цен на маршруте до Риги, а не до Поти. Для региона TRACECA больше приемлем традиционный способ ж/дорожной перевозки по существующим тарифам. Развитие услуг контейнерной перевозки из Поти могло бы сделать более привлекательной контейнерную перевозку по коридору TRACECA.
- в настоящее время для обработки значительных объемов грузов имеется недостаточное количество свободных 40-футовых контейнеров на территории Узбекистана
- для осуществления контейнеризации хлопка совсем не обязательно вводить новые условия продаж. Однако эти изменения могут привести к возрастанию поставок до конечного потребителя по схеме «от двери до двери». Однако это обуславливает возникновение рисков, связанных с возрастающими требованиями по хранению и отсрочкой платежей

- контейнеризация, как правило, используется для морских перевозок. Существует перегруженность дорожного транспорта для доставки «от двери до двери»
- Не предполагается, что контейнеризация в короткий срок значительно проникнет на хлопковый рынок. Ее долгосрочное применение позволит определить более выгодные экономии при транспортировке. Развитие перевозчиками услуг по доставке «от двери до двери» или по доставке груза точно в срок в Европу через Черное море может повлиять на существующую в настоящее время экономическую ситуацию и сделать контейнерную перевозку грузов более привлекательной.

Приложение

1

*Фотографии применения существующей
логистической системы*



Декабрь 1996 Ташкент. Станция Кутшлик

5 джинов обрабатывают хлопок и его грузят в вагоны





Крытый склад



Автопогрузчики работают быстро, но многие из них в нерабочем состоянии из-за отсутствия запчастей



Вагоны загерметизированы с помощью бумаги и клея для того чтобы предотвратить проникновение воды



Вентиляционные люки в крыше загерметизированы



Вентиляционные люки в стене загерметизированы

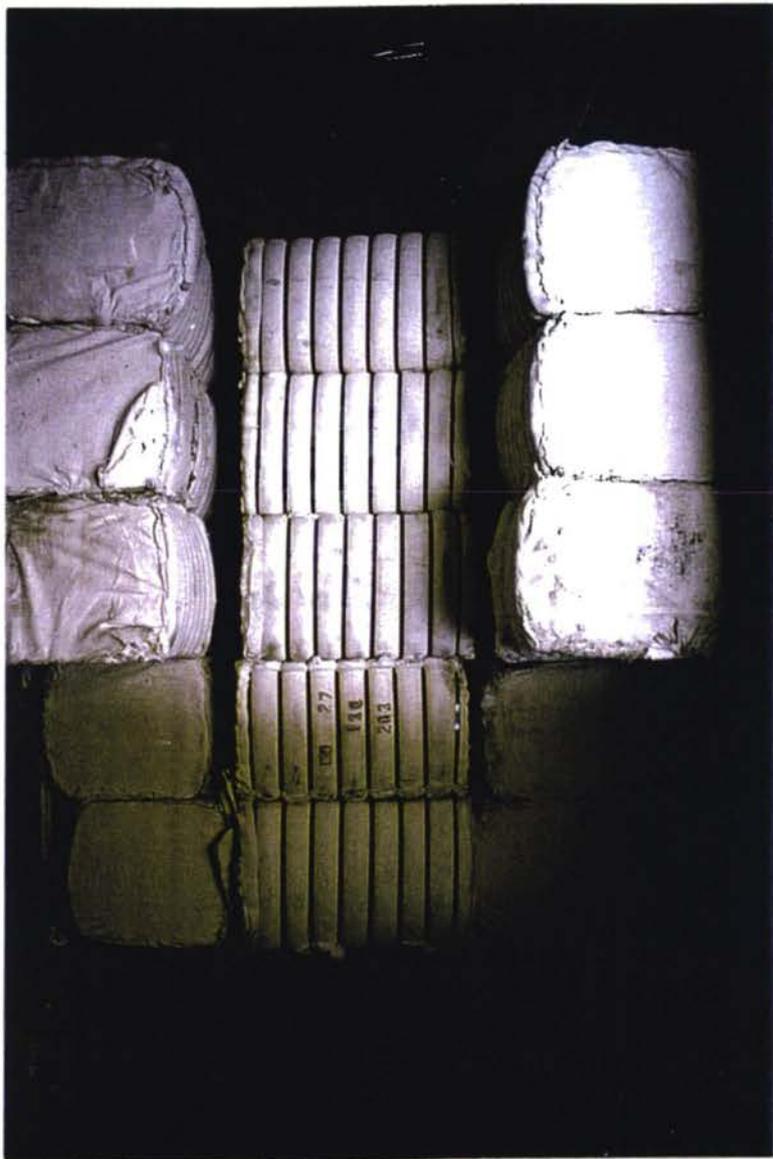


Штабелирование может достигать 52 тонн



Урожай этого и прошлого года

Поврежденные тюки не грузят



Новый урожай



Загерметизированная дверь



Поти - склад для чая прилегающий к территории порта

10,000 при хранении под 4 навесами



Вагоны прибывают и разгружаются

После того как проверена печать

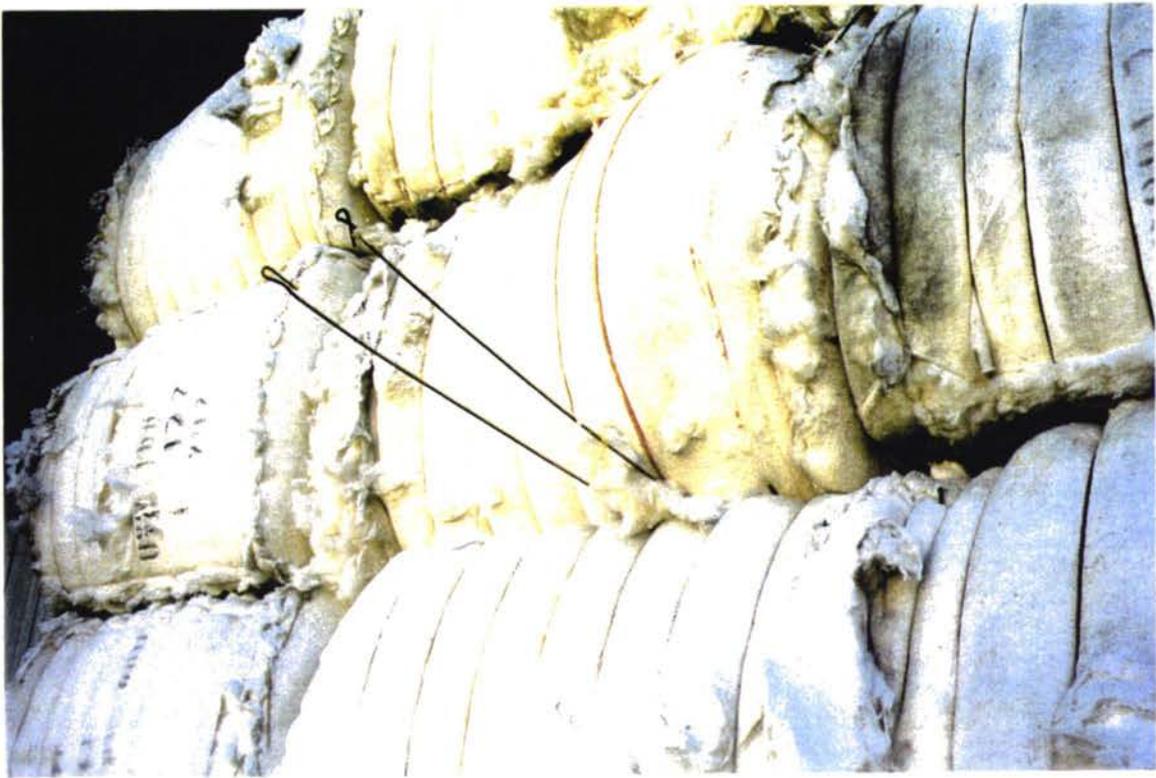




Хлопок под карнизами складов



Урожай прошлого года
Проволочные связки держат плохо

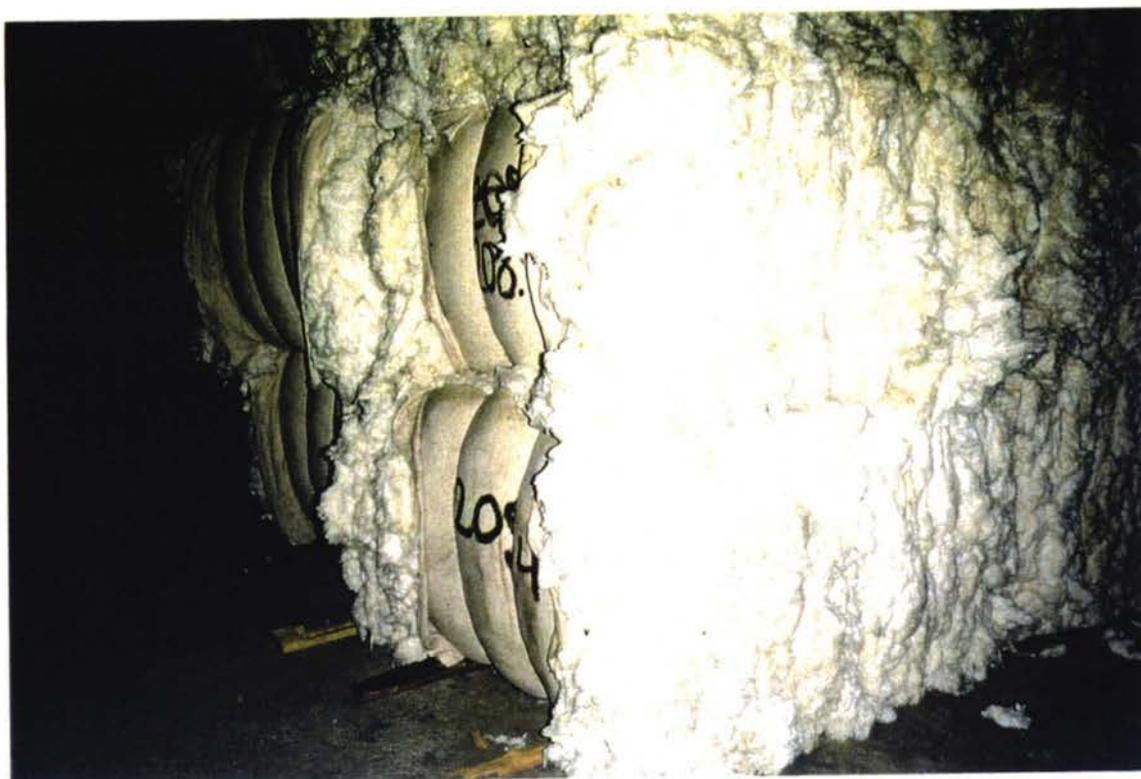


Представители покупателей выбирают тюки из из этих штабелей



Склад Поти

Говорят что тюки были повреждены во время перевозки в вагонах



Прорванные тюки





Отобранные тюки грузов



Боковая загрузка



Задняя загрузка



Поти - К докам в 4 км от склада



Крюки захватывают 6 тюков одновременно



Поти - погрузка на 1800 тонное судно, по 6 тюков



Затем переносят 4 тюка в другое место на судне



Обратите внимание на деревянную подстилку под груз



Поти - 56 тонн поврежденного хлопка загорелись в октябре 1996



Приложение

2

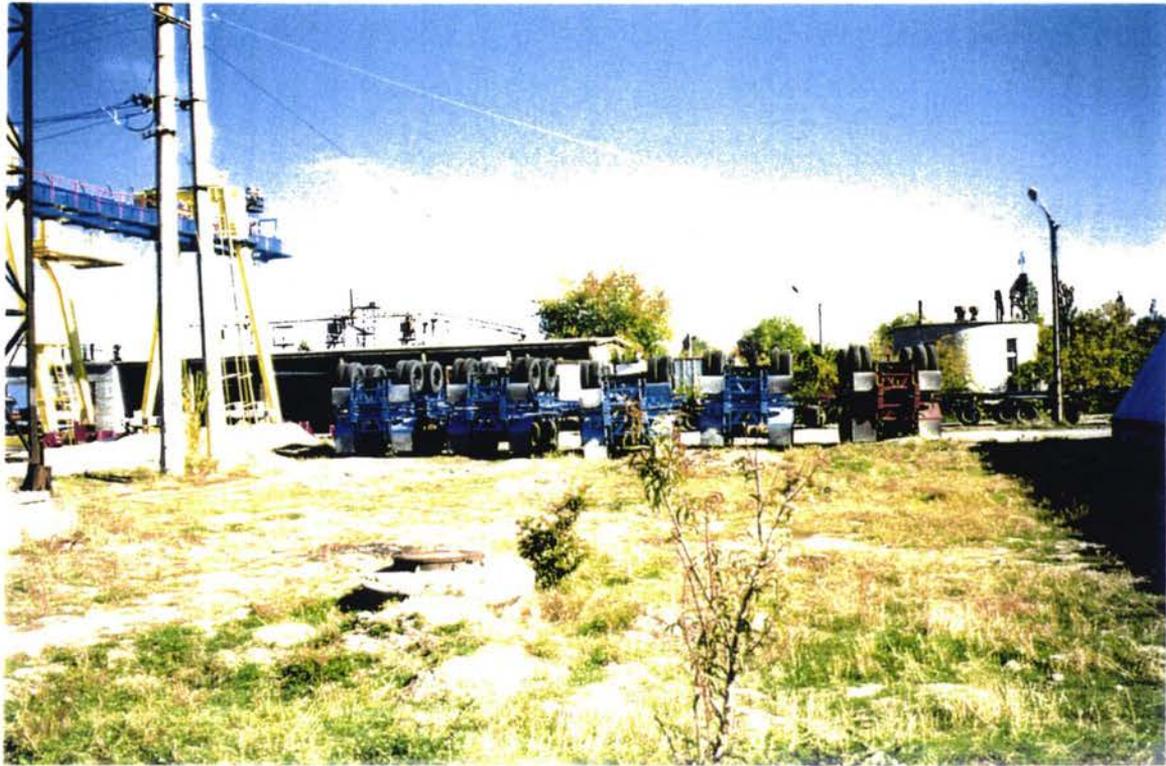
Фотографии применения логистической системы с использованием контейнеров в Узбекистане



Шоштранс, Ташкент. Станция Шумилово. Современный тяжелый автопогрузчик для контейнеров



Контейнерные платформы



Полуприцепы которые будут использоваться для доставки контейнеров к железной дороге



10 новых штабелеров для загрузки тюков хлопка в контейнеры в Шоштранс



Контейнеры - рефрижераторы для мяса и замороженных продуктов



Убытки приненные сортировкой



“Сортировщик” Daewoo сортирует поки по сортам, собранным на разных хлопкоочистительных заводах



Непосредственная загрузка хлопка в три
20-футовые контейнера из вагона грузом 50 тонн



Непосредственная загрузка хлопка в три
20-футовые контейнера из вагона грузом 50 тонн



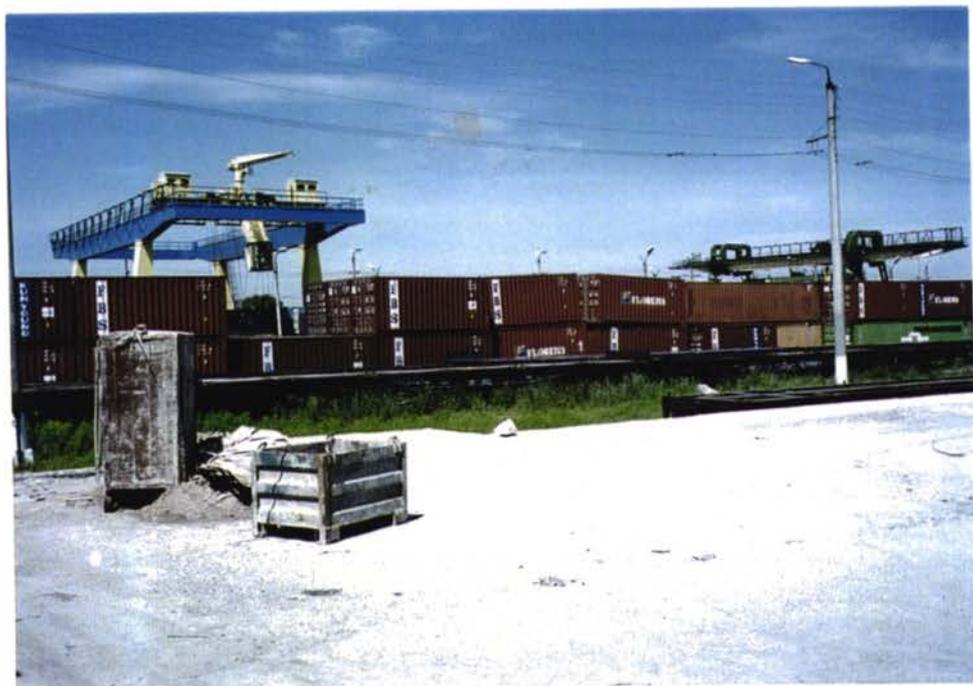
Хранилище “соткаткой” максимальной
емкостью 20,000 тонн



Хранилище “соткаткой” максимальной
емкостью 20,000 тон



Фундамент для нового офиса при
перезагрузочном центре



40- футовые контейнеры



40- футовые контейнеры



В депо



Старое хранилище мощностью 20,000 тон



Часть системы перезагрузки



Станция Сергели

Плохой доступ



Железная дорога

Станция Сергели



Перевод стрелки в депо