

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ СОВРЕМЕННЫХ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ В УЗБЕКИСТАНЕ

Хужамкулов Дилмурод Юсупалиевич

к.э.н., доцент, кафедра «Экономика и туризм», Ориентал университет, г. Ташкент,
Республика Узбекистан

ARTICLE INFO.

Калитли сўзлар: транспортно-логистический сервис, транспортно-логистическая инфраструктура, транспортно-логистический сервис, юнимодальный, мультимодальный и интермодальный логистический центр, международный транспортный сервис, отрасли экономики.

Annotatsiya

В данной статье рассмотрены основы, инфраструктуры, значение, направления и проблемы организации и развития транспортно-логистических услуг в Республике Узбекистан, специфические особенности современных транспортно-логистической системы. В работе освещены возможности развития современной транспортно-логистической инфраструктуры и пути совершенствования стратегии организации транспортно-логистических услуг в нашей республике.

<http://www.gospodarkainnowacje.pl/> © 2023 LWAB.

ВВЕДЕНИЕ

Известно, что по опыту стран-лидеров мировой экономики достижение глобальной конкурентоспособности и выход на мировые рынки, прежде всего, последовательное экономическое реформирование и структурные изменения связаны с развитием рынка транспортно-логистических услуг.

Сегодня сеть транспортно-логистических услуг служит важным фактором обеспечения конкурентоспособности и опережающего развития отраслей экономики за счет оптимизации внешнеторгового оборота экономики и диверсификации экспорта-импорта товаров, активной интеграции в систему внешние торгово-экономические связи.

В свою очередь, развитие системы внутренних и внешних транспортно-логистических услуг страны усилит процесс индустриализации экономики и усилит интеграцию между внутренними отраслями. Это определяет необходимость выявления современных тенденций и возможностей и их эффективного использования для организации и развития транспортно-логистических услуг в стране в современную эпоху стремительных изменений.

АНАЛИЗ ЛИТЕРАТУРЫ

Необходимо отметить, что повышение благосостояний стран мира, ускорение товарных и транспортных потоков, усложнение их состава значительно меняют роль транспортно-логистических систем в экономическом развитии страны. Транспортно-логистические системы и современные условия играют интегрирующую роль, и только возникновение качественных транспортно-логистических услуг, инновационное развитие, развитие предпринимательства,

защита окружающей среды и другие функции. С этой точки зрения интерес к исследованию системы транспортно-логистических услуг сегодня возрастает.

Теоретико-методологические аспекты системы транспортно-логистических услуг широко изучались зарубежными учеными и специалистами. В частности, содержание понятий логистики и логистической деятельности, основные принципы, эффективность ее организации, экономические системы и механизмы, вопросы, связанные с положительным влиянием на развитие экономики и международных отношений были исследованы и обоснованы в научных трудах Карповой Н.П. [1], Веселова Н.В. [2], Рыкалиной О.В. [3], Дудина М.Н. [4], Багиновой В.Р. [5], Курганова В.М. [6], Соколина В.П. [7], Власова А.В. [8], Воронкова А.Н. [9], Антиповой О.И. [10] и других ученых.

Вопросы правильной ориентации на внешний рынок внутреннего производства в развитии внешней торговли и связи сотрудничества а также совершенствования реагирования и адаптации к изменениям на внешнем рынке, анализа и прогнозирования в этом процессе состояние удовлетворения спроса на внешнем рынке, улучшения внутреннюю и внешнюю транспортно-логистическую цепочку за счет эффективного использования внутренних возможностей изучены и обоснованы своими выводами и мнениями другими зарубежными учеными и специалистами, таких как Ки-Хунг Лая [11], Дэвида Б. Гранта, [12], Гвинн Ричардс, Сьюзен Гринстед [13].

МЕТОДОЛОГИЯ

Основной целью исследования является разработка научно-практических предложений и рекомендаций, направленных на формирование современной системы транспортно-логистического обслуживания и повышение ее эффективности. В исследовательском процессе широко использовались методы индукции и дедукции, сравнительного описания, логического абстрагирования, группировки и экономико-статистической оценки.

ПОЛУЧЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

В экономически развитых странах мира создание транспортной системы на уровне всесторонних требований не только окажет мультипликативный эффект на развитие других отраслей, но и будет в значительной степени способствовать развитию реальных отраслей и социальной сферы сектора. В связи с этим большое значение имеет опыт перевозки грузов в международных направлениях по оптимальным коридорам, адаптации и эксплуатации дорожно-транспортной инфраструктуры до мировых стандартов, организации логистических услуг.

По этой причине в Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Узбекистана на 2017-2021 годы «использование активной инвестиционной политики для реализации транспортно-коммуникационных, социальных инфраструктурных проектов»; «...повышение эффективности свободных экономических зон»; Такие задачи, как «...дальнейшее развитие дорожно-транспортной инфраструктуры» [14], поставлены в качестве приоритетных.

Эффективная реализация этих задач требует развития транспортно-логистической системы и связи в республике, а также увеличения объема инвестиций, привлекаемых в эту сферу, и совершенствования методов их эффективного управления.

В условиях нового Узбекистана развитие системы транспортно-логистических услуг в стране напрямую связано с процессом значительного увеличения объемов экспортоориентированного производства, созданием системы импорта сырья, материалов и компоненты, поддерживающие экспорт.

В частности, в пункте 3 «Стратегии действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан на 2017-2021 годы» под названием «Приоритетные направления экономического развития и либерализации» отмечается как углубление структурных

преобразований, усиление его конкурентоспособность за счет модернизации и диверсификации ведущих отраслей народного хозяйства [14]. Этому вопросу было уделено особое внимание в Указе Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 года № ПФ-60 «О стратегии развития Нового Узбекистана на период 2022-2026 годы» [15], в котором третья приоритет определяется как «быстрое развитие национальной экономики и высокая развитость внутреннего и внешнего рынка транспортно-логистических услуг и инфраструктуры страны занимает важное место в рамках вопросов обеспечения темпов роста.

В частности, с этой целью, разработав концепцию развития транспортно-логистических услуг в стране, она включает:

- развитие транспортно-логистической системы и инфраструктуры между 18 крупными, 22 средними и 80 малыми городами;
- Повысить позицию Республики Узбекистан в индексе Всемирного банка «Эффективность логистики» (LPI) с 77 места (88 место по состоянию на 2023 год [16]);
- организация сети транспортно-логистических центров с учетом основных точек формирования грузов в регионах;
- поэтапный перевод транспортных документов для международных грузоперевозок («e-Permit», «e-TIR», «e-CMR») в электронный формат;
- снизить стоимость перевозки до 30%;
- развитие существующих контейнерных терминалов на основе государственно-частного партнерства;
- увеличить долю контейнерных перевозок по железной дороге не менее чем в 2 раза;
- увеличить объем и номенклатуру экспорта на перспективные рынки стран СНГ;
- поставлена задача увеличения объемов экспорта и номенклатуры на перспективные рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Приоритетными задачами, определенными выше, являются привлечение масштабных внутренних и внешних инвестиций, их эффективное управление и использование, широкое внедрение цифровых технологий в отрасли, внедрение передовых технологий и современной системы управления, а подготовка современных кадров для этого является серьезной задачей. По этой причине внимание авторитетных международных организаций к развитию нашей экономики, а также привлечение иностранных инвесторов, создание множества совместных предприятий и их филиалов требуют освоения новых территорий и выхода на международные рынки. Для этого, в первую очередь, необходимо наличие транспортных коридоров и современных транспортно-логистических центров.

Сегодня, исходя из потребностей времени, в нашей республике требуется эффективное использование транспортной системы, развитие мультимодальных и интермодальных перевозок, строительство новых объектов инфраструктуры, то есть формирование транспортных терминалов. На международном уровне в результате расширения этих мультимодальных транспортных терминалов они стали логистическими центрами, которые в совокупности стали основой включения международных транспортно-логистических процессов. В частности, в Навоийской области согласно Постановлению Президента Республики Узбекистан № PQ-1027 от 31 декабря 2008 года «О мерах по созданию на базе аэропорта города создан «Международный интермодальный логистический центр Навои», согласно учредительному договору от 12 августа 2009 г. на 17 августа создан «Ангренский логистический центр» [18] и на основании Постановления № 56 Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26 февраля 2013 года «О создании мультимодального логистического центра и его деятельности в

Наманганская область» на базе государственного акционерного общества «Узбекистон темир йуллари» создан мультимодальный логистический центр [19] унитарного предприятия «Поп Логистический Центр».

На сегодняшний день в нашей республике действуют три логистических центра - в городах Навои, Ангрен и Наманган, в которых увеличивается объем грузовых и пассажирских перевозок. Способствует развитию перевозочного процесса через действующий в свободной экономической зоне в Навоийской области логистический центр. Создание Международного интермодального логистического центра в г. Навои не только позволяет использовать его в качестве межконтинентальной транспортно-экспедиционной сети, проходящей через Юго-Восточную Азию и Европу, но и создает необходимые условия для создания новых, современных высокопроизводительных высокотехнологичные производственные предприятия Навоийской области и соседних регионов. Логистический центр «Ангрен» специализируется на своевременной и надежной доставке продукции, произведенной в нашей стране, во многие страны мира, а также на укреплении экспортного потенциала Узбекистана. «Поп Логистический Центр» по совершенствованию транспортно-логистической инфраструктуры Ферганской долины в соответствии с современными требованиями, дальнейшему расширению сотрудничества между субъектами хозяйствования, увеличению объемов грузоперевозок, созданию благоприятных условий для своевременной и бесперебойной доставки грузов, а также железнодорожная инфраструктура региона позволяет эффективно использовать.

В целом географическое положение нашей страны имеет стратегическое значение в развитии сети современных логистических центров, предоставляя возможность снизить затраты, связанные с транспортировкой грузов, и эффективно организовать логистику производственных и торговых компаний. В частности, логистический центр «Ангрен» оказывает транспортно-логистические услуги в вагонах и контейнерах импортных товаров из более чем 47 стран мира в нашу республику железнодорожным и автомобильным транспортом. Увеличение спроса на логистические услуги в связи с бурным ростом торговых отношений стран мира обуславливает особое внимание к глобальным логистическим центрам, направленным на реализацию идеи интеграции операций, осуществляемых в международном масштабе.

Это еще больше мотивирует логистические центры модернизировать транспортную систему нашей страны, полностью финансировать и обновлять парки в движении.

Реформирование транспортно-логистической инфраструктуры Узбекистана, внедрение рыночных принципов в сфере положительно влияет на рост транспортно-логистических услуг. В частности, в 2022 году объем валового внутреннего продукта в нашей стране составляет 888,3 трлн. составив 5,7% по сравнению с 2021 годом, общий объем рынка услуг составляет 357,6 трлн. увеличилась на 15,9%, составив сум. Транспортно-логистическая сеть также внесла значительный вклад в увеличение объема этих услуг (22,7%) и добилась роста на 12,4% по сравнению с 2021 годом. [20].

Результаты исследования показывают, что транспортные компании, отправители и получатели грузов могут повысить качество транспортных услуг (соблюдение графиков отгрузки, предоставление дополнительных услуг, доставка грузов в любую точку земного шара), улучшить транспортно-логистическую системы международных грузоперевозок и повышения эффективности использования транспортных средств необходимо уделять особое внимание научно-техническим, социальным и инфраструктурным факторам.

Одним из международных требований является поиск решения инфраструктурных проблем в рамках организации и развития современных транспортно-логистических центров и одновременное построение современного транспортно-логистического инфраструктурного комплекса. (1-расм).



Рисунок 1. Обзор современной транспортно-логистической инфраструктуры

Формирование транспортно-логистической инфраструктуры является важной основой организации логистических услуг и служит главным фактором сбора и эффективного использования информации, складирования, транспорта и их снабжения, развития транспортно-логистических услуг, обеспечение терпимости к международной конкуренции.

По мнению зарубежных исследователей, организация транспортно-логистической службы, прежде всего, уникальна тем, что отвечает требованиям логистической инфраструктуры к международной конкуренции.

Согласно исследованиям Л.Б.Миротина и А.Н.Родникова, современные транспортно-логистические услуги связаны с инфраструктурой и включает в себя планирование движения материальных и информационных потоков от первоисточника до конечного потребителя по расстоянию и времени, организация, управление, контроль и регулирование современной транспортной структуры [21].

В целом к задачам организации современных транспортно-логистических услуг на международном уровне относятся:

- создание комплексных систем, объединяющих материальные, информационные и другие необходимые потоки;
- контролировать использование логистических возможностей в сферах производства и обращения, их планирование и стратегическую координацию;
- постоянное совершенствование логистической конвенции в рамках выбранной стратегии с учетом рыночной конъюнктуры;

- обеспечение квалифицированными кадрами, способными обеспечить качественную технологию транспортно-логистических процессов;
- применение эффективных мер по повышению конкурентоспособности транспортных предприятий, предоставляющих услуги на международных маршрутах;
- обеспечение оптимального размещения транспортно-логистических центров и объектов сервисной инфраструктуры в нашей республике;
- повышение инвестиционной привлекательности поставщиков транспортно-логистических услуг;
- путем создания инновационной среды в сфере, обеспечения национальных операторов информационными технологиями и инструментами и обеспечения их широкого использования в управлении;
- рациональная организация внешнеэкономических связей участников транспортно-логистической системы и др.

К специфическим чертам современных транспортно-логистических услуг можно отнести:

- организация качественной доставки продукции в новых транспортных технологиях с учетом потребностей времени;
- в использовании инновационных технологий в процессе транспортно-логистического обслуживания;
- в процессе хранения запасов на складе и их оптимизации;
- контроль запасов материальных ресурсов и готовой продукции;
- при погрузочно-разгрузочных работах;
- в направлении информационных потоков;
- эффективное использование современных методов менеджмента и маркетинга в деятельности.

В последние годы малые предприятия, занимающиеся транспортно-логистическими услугами, ограничиваются мелкими сервисными услугами, и они занимаются оказанием мало доходных услуг, отдавая транспортные услуги на аутсорсинг иностранным предприятиям. Возможно, хотя основной доходной деятельностью транспортно-логистической деятельности является доставка экспортно-импортной продукции на международные рынки на транспорте, из-за отсутствия современных транспортных технологий она не приносит валютного потока.

Наличие других подобных проблем требует серьезного подхода к системе. Развитие рыночной экономики и формирование широкой сети логистической инфраструктуры, безусловно, приведет к увеличению доли транспортно-логистической службы в общехозяйственных сетях. Это создает необходимость в полной мере использовать существующие возможности, которые не используются..

ОБСУЖДЕНИЕ

Развитие транспортных и логистических услуг в Узбекистане обеспечивает важные приоритеты и преимущества. В частности, его расположение в центре евразийского региона повышает его значение как моста, соединяющего Европу и Азию. Это позволяет восстанавливать и развивать древнюю систему торговых связей «Великий шелковый путь» через Узбекистан через современную международную транспортно-логистическую систему и инфраструктуру. С этой целью в рамках прошедшего 18-19 мая 2023 года в Китае саммита «Центральная Азия-Китай» было подписано соглашение о строительстве крупного железнодорожного проекта между

Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном. Этот международный проект является альтернативой новому маршруту для Китая, который обходит территорию Казахстана и России и связывает ее с Европой. Для Узбекистана и Кыргызстана эта дорога создаст возможность для привлечения инвестиций и получения дохода от транзита грузов [22].

С другой стороны, Узбекистан наладил торговые отношения по 13 международным транспортно-логистическим маршрутам, и надо признать, что есть случаи неиспользования их потенциала в полной мере. Учитывая тот факт, что Узбекистан не имеет прямого выхода к морю, важнейшей задачей в этой сфере остается принятие мер по оперативному увеличению объемов транзитно-логистических услуг посредством наземного и воздушного транспорта.

Исходя из вышеизложенного, для повышения качества и эффективности международных транспортно-логистических связей и услуг Узбекистана необходимо реформирование внутренней транспортно-логистической инфраструктуры на уровне современных требований.

Таким образом, в целях развития транспортно-логистической системы Узбекистана и повышения эффективности действующих логистических центров предлагается обеспечить следующее:

- выбор подходящих средств их упаковки с учетом особенностей товара (груза);
- нанесение на грузовые места в упаковке соответствующих надписей и символов, т.е. маркировка;
- обеспечение использования специальных тар, их маркировка и нанесение кодов, формирование грузовых единиц, упаковка и контейнеризация груза;
- выбор вида и средства эффективного транспорта;
- соблюдение рациональных технологий при погрузке и разгрузке транспортных средств;
- рациональное размещение товаров на складах и терминалах, их учет и формирование резервов;
- использование современных информационных технологий;
- создание и внедрение инновационной продукции с использованием научно-исследовательских работ;
- увеличение доли в валовом внутреннем продукте за счет широкого внедрения цифровой экономики в транспортно-логистическую систему;
- усилить влияние на формирование зеленой экономики за счет опережающего развития транспортно-логистической системы;
- в целях совершенствования транспортно-логистической системы и обеспечения активного, оперативного и эффективного участия в ней отечественных и зарубежных участников рынка желательно создание «Национального интегрированного логистического портала» Узбекистана.

Необходимо обеспечить, чтобы современные логистические центры имели вид **юнимодальной** (одновариантной), **мультимодальной** и **интермодальной** (многовариантной) транспортной системы грузоперевозок по видам и количеству транспорта, задействованного в доставке грузов и пассажиров в назначение.

В структуру оказания транспортно-логистических услуг входят, прежде всего, интермодальные перевозки в верхней части структуры, затем мультимодальные, затем унимодальные межрегиональные перевозки, затем региональные и городские перевозки и, наконец, грузовые перевозки, осуществляемые транспортные средства, принадлежащие предприятиям, не

считающимся отдельными транспортными организациями [23].

Интермодальные перевозки – это система доставки груза с одного вида транспорта на другой без участия грузовладельца с использованием нескольких видов транспорта в масштабах международных отношений.

В результате коренных структурных изменений в нашем народном хозяйстве, формирования новой системы торговли и развития хозяйствующих субъектов, интеграции экономических связей с ближним и дальним зарубежьем спрос потребителей на перевозки грузов в междугороднем сообщении и международных направлениях увеличивается с каждым годом.

Следовательно, использование потенциала местных крупных транспортных предприятий, предоставляющих услуги современными автомобилями, оказывает влияние на развитие как логистических услуг, так и транспортной инфраструктуры.

В организации транспортно-логистических услуг для Узбекистана важно наличие собственной стратегии эффективного использования своего географического положения и потенциала, а также обеспечения транспортной интеграции специальных свободных экономических зон.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исходя из экономико-географического положения, экономического и инфраструктурного состояния и возможностей Узбекистана, можно сказать, что мы не можем оценить использование транспортно-логистических услуг на уровне потребностей и возможностей нашей страны. Кроме того, необходимость развития транспортно-логистических услуг в Узбекистане свидетельствует о необходимости создания новых логистических центров. Вопросы, связанные с дальнейшим развитием рынка транспортно-логистических услуг и насыщением рынка, совершенствованием инфраструктуры и организацией эффективных перевозок, должны найти полное отражение в Стратегии, определенной на перспективу.

В заключение можно сказать, что организация современных транспортно-логистических услуг в Узбекистане, внедрение ее современных видов и направлений, занятость, объем услуг, создание новых предприятий, конкуренция, качество услуг, объем валютной выручки за счет экспорта услуг, налоговых и неналоговых платежей в государственный бюджет служит дальнейшему увеличению размеров, международной интеграции отраслей экономики и ускоренному развитию.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Карпова Н.П. Стратегическая логистика снабжения: монография / Н. П. Карпова. – М.: Креативная экономика, 2011. – 165 с.
2. Веселов, Н.В. Экспертное обеспечение транспортной логистики: монография / Н.В. Веселов, А.А. Рогов, И.С. Кравчук, О.А. Бортник. – М.: Издательско-торговая корпорация “Дашков и К°”, 2013. – 230 с.
3. Рыкалина О.В. Теория и методология современной логистики: Монография / О.В. Рыкалина. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. – 208 с.
4. Дудин М.Н. Совершенствование управления производственной и хозяйственной деятельностью предпринимательских структур на основе логистического подхода / М.Н. Дудин, Н.В. Лясников, К.Ю. Решетов // Экономика и предпринимательство. – 2016. -№9 (74). – С. 633-637.
5. Багинова В.Р. и др. Логистика: монография / В.В. Багинова [и др.]. – М.: РУСАЙНС, 2016. – 270 с.
6. Курганов В.М. Макроэкономическая оценка транспортного потенциала: законы логистики

- статистические закономерности: монография / В.М. Курганов. – Тверь: Тверской гос. ун-т, 2013. – С. 32, 35.
7. Соколин В.П. Коммерческая логистика: монография / В. П. Соколин; Негос. образовательное учреждение Московский экономико-финансовый ин-т. – М.: Московский экономико-финансовый ин-т, 2008. – 190 с.
 8. Власов А.В. Логистика во внешнеэкономической деятельности: монография / Власов А.В. [и др.]; под общей редакцией В.А. Шумаева. – М. РУСАЙНС, 2016. – 116 с.
 9. Воронков А.Н. Инновационная логистика: монография / А.Н. Воронков; Междунар. акад. Инвестиций и экономики стр-ва (Нижегородское региональное отд-ние). – Нижний Новгород: Изд. салон ИП Гладкова О.В., 2011. – 115 с.
 10. Антипова О.И. Системный подход в логистической деятельности / О.И. Антипова, Р.Р. Ахмеджанов, В.В. Китев // Экономика и социум. – 2015. – №6-2(19). – С. 100-103.
 11. Kee-hungLai, T.C.E. ChengJust-in-time logistics. Farnham, Surrey: Gower, 2016 – 116 p.
 12. Logistics, supply chain and operations management case study collection / editedby David B. Grant. London: KoganPage, 2016. – 243 p.
 13. Gwynne Richards, Susan Grinsted The logistics andsupplychaintoolkit: 101 tools for transport, warehousing and inventory management. London: KoganPage, 2016. – 261 p.
 14. Приложение 1 Указа Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» № ПФ-4947 «Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития». Республики Узбекистан в 2017-2021 годах». // www.lex.uz.
 15. Указ Президента Республики Узбекистан от 28 января 2022 года «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022-2026 годы» № ПФ-60. // www.lex.uz.
 16. <https://www.uzdaily.uz/ru/post/76839> // Узбекистан занял 88-е место в Индексе эффективности логистики. 04.22.2023 00:15
 17. Постановление Президента Республики Узбекистан PQ-1027 от 31 декабря 2008 года «О мерах по созданию международного интермодального логистического центра на базе аэропорта города Навои». // www.lex.uz.
 18. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 205-16 от 20.07.2009 «О создании ЗАО «Центр логистики Ангрен». // www.lex.uz.
 19. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26 февраля 2013 года № 56 «О создании мультимодального логистического центра и его деятельности в Наманганской области».
 20. Информация из официального годового отчета Государственного агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан. // www.stat.uz.
 21. Миротин Л.Б., Родников А.Н. Транспортная логистика. // Под ред. - М.: МАДИ, 2013.
 22. <https://t.me/uzbekistan24> // Важные события в Узбекистане и мире, самые быстрые новости.
 23. Уваров А. Логистика. – СПб.: Пенза, 2010.