

ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В УЗБЕКИСТАНЕ И ОЖИДАЕМАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Тиничева Маржона

студентка 3 курса направления "Агрологистика" Каршинского инженерно-экономического института

ARTICLE INFO.

Ключевые слова:

логистика, транспортная логистика, логистическая система, транзитные коридоры.

Аннотация

Данная статья посвящена возможностям транспортной логистики и ожидаемой от них эффективности, также в статье отражена организация системы транспортной логистики, обеспечивающей доступ к перспективным международным рынкам Республики Узбекистан. В статье приведён анализ альтернативных транзитных коридоров.

<http://www.gospodarkainnowacje.pl/> © 2024 LWAB.

Сегодня необходимость повышения экспортного потенциала Узбекистана и расширения рынков сбыта местной продукции требует создания благоприятных условий для диверсификации внешнеторговых маршрутов, создания максимально эффективных альтернативных транзитных коридоров, обеспечивающих экспорт продукции Узбекистана. Выход Республики Узбекистан на перспективные международные рынки требует формирования. На данный момент в 14 свободных экономических зонах, созданных в 10 регионах нашей страны, не созданы транспортно-логистические центры пропорционально возникающим потребностям для оказания полного комплекса услуг в сфере таможенной, транспортно-экспедиторской, складской и информационной логистики. республика. В нашей стране созданы и функционируют всего 5 международных логистических центров «Навои», «Ангрен», «Ташкент», «Термиз» и «Поп».

В Республике Узбекистан создана база нормативно-правовых документов, регулирующих сферу транспорта и логистики. В частности, в 2017-2020 годах было принято 6 законов, 7 указов и постановлений Президента Республики Узбекистан, 13 постановлений Кабинета Министров и более 9 международных конвенций. В целях создания дополнительных благоприятных условий для дальнейшей диверсификации внешнеторговых транспортных коридоров, повышения транзитного потенциала нашей страны, а также развития местных транспортно-логистических компаний и повышения их конкурентоспособности на внешнем и внутреннем рынках, Президент Республики Узбекистана от 02.12.2017» принято Решение № ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов в 2018-2022 годах».

На основании вышеуказанного решения в целях развития национальных автотранспортных предприятий и транспортно-логистических компаний, осуществляющих международные грузоперевозки автомобильным транспортом, до 1 января 2022 года им предоставлен ряд льгот.

Однако результаты проведенного на местах анализа показывают, что база нормативно-правовых документов, полностью охватывающая деятельность транспортно-логистических центров, не сформирована.

Также необходимо провести ряд важных работ по реформированию деятельности транспортно-логистических центров. В частности, четкий правовой механизм создания транспортно-логистических центров, работающих по принципу «точное время» и «от двери до двери» в сфере транспортно-логистики, способных оказывать полный комплекс услуг в сфере транспортной логистики, таможенной, транспортно-экспедиционной, складской и информационной логистики, а также необходимо сформировать единую базу законов или нормативных документов, непосредственно регулирующих деятельность, и снизить тарифы в сфере транспорта и логистики в нашей республике.

Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев 6 декабря 2017 года на совещании, посвященном совершенствованию работы международного интермодального логистического центра «Навои», было заявлено, что менее 20% годовой мощности логистического центра в 100 тыс. тонн грузов введено в эксплуатацию. За последние восемь лет через этот аэропорт было перевезено 300 тыс. тонн грузов. Одной из системных проблем, возникающих в деятельности логистического центра «Навои», то есть одним из основных факторов, препятствующих развитию грузоперевозок воздушным транспортом, являются высокие тарифы. В частности, согласно положению «О платежах за проезд большегрузных и крупногабаритных транспортных средств иностранных государств через территорию Республики Узбекистан», утвержденному постановлением Кабинета Министров от 11 января 1995 года № 11 От Установлена оплата от 0,4 до 2 долларов США за километр пути большегрузных и крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Узбекистан в зависимости от массы транспортного средства.

Ряд льгот предоставляется при транзите международных грузоперевозчиков в зарубежные страны. Например, в стране Сингапур установлено, что с международных грузоперевозчиков не взимается плата за вывоз груза с таможенной территории в течение трех дней. При вывозе груза с таможенной территории на срок более трех суток взимается плата в размере 12 долларов США в сутки.

Аналогичные случаи есть в Италии по 20 долларов США в день через три дня, в Германии по 47 долларов США в день через 5 дней, во Франции по 29 долларов США в день через 5 дней и в Турции по 8 долларов США в день.

Опыт европейских и американских стран показывает, что в создании дополнительных благоприятных условий для дальнейшей диверсификации внешнеторговых транспортных коридоров, в повышении транзитного потенциала страны, а также в развитии местных сервисных компаний и их конкурентоспособности на внешнем и внутреннем рынках. Важную роль играют транспортно-логистические центры. В частности, в Нидерландах 40 процентов общей прибыли от обслуживания транспортного комплекса приходится на транспортно-логистические центры. Этот показатель составляет 31% во Франции, 25% в Германии и 30% в странах Центральной и Восточной Европы.

Ежегодно в Международном аэропорту Дубая в Объединенных Арабских Эмиратах перевозится до 3 миллионов тонн грузов, принося около 26 миллиардов долларов дохода.

Необходимо резко увеличить долю частного сектора в создании международных транспортно-логистических центров в нашей республике. Только через логистический центр, расположенный в Международном аэропорту Дубая в Объединенных Арабских Эмиратах, в год переваливается до 3 миллионов тонн грузов, зарабатывая около 26 миллиардов долларов. Если не увеличить долю и роль представителей частного сектора в организации транспортно-логистических

центров, среда развития и конкуренции в этой сфере не будет сформирована.

Необходимо создать ведомственную структуру, координирующую деятельность транспортно-логистических центров. Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев 6 декабря 2017 года провел совещание по совершенствованию деятельности международного интермодального логистического центра «Навои», - подчеркнули.

Международные и местные логистические предприятия в сфере транспорта и логистики в Латвии объединены в две ассоциации. В частности, Латвийская ассоциация экспедиторов и логистики и Латвийские логистические ассоциации охватывают деятельность всех логистических предприятий по всей стране.

В частности, 15 августа 1994 года была основана Латвийская ассоциация экспедиторов и логистов. Данная ассоциация является членом «Федерации международных экспедиторских ассоциаций» (ФИАТА), «Федерации международных ассоциаций логистики и складирования» (IFWLA). В этом случае видно, что латвийские транспортно-логистические сети интегрированы с международными сетями и ассоциациями.

Для привлечения частного сектора (аутсорсинга) и международных компаний к развитию транспортно-логистических сетей (центров) в нашей стране необходимо повысить уровень привлекательности в сфере транспортно-логистики в нашем национальном законодательстве. Принято Постановление Президента Республики Узбекистан PQ-3422 от 02.12.2017 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов в 2018-2022 годах». На основании этого решения в целях развития отечественных автотранспортных предприятий и транспортно-логистических компаний, осуществляющих международные грузоперевозки автомобильным транспортом, до 1 января 2022 года им предоставлен ряд льгот. В частности: освобождение от уплаты налога на добавленную стоимость, налога на имущество и земельного налога, высвободившиеся средства будут направлены на расширение автопарка, модернизацию производственных мощностей, строительство современных складских терминалов и направлены на погашение банковских кредитов; Таможенные сборы за складское оборудование, погрузочно-разгрузочное оборудование, агрегаты, запасные части и другие товары, не производимые в Республике Узбекистан, предназначены для оказания транспортно-логистических услуг и вносятся по перечням, утвержденным в установленном порядке (кроме сборов за таможенное оформление) освобождаются от уплаты.

Использованная литература:

1. Самиева Г.Т. Направления диверсификации производства в дехканских хозяйствах. 08.00.04 Кандидатская диссертация //Карши-2019. – 2019
2. Самиева Г.Т. ҚАШҚАДАРЁ ВИЛОЯТИ ДЕҲҚОН ХЎЖАЛИКЛАРИДА ҚИШЛОҚ ХЎЖАЛИГИ МАҲСУЛОТЛАРИ ИШЛАБ ЧИҚАРИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ //Иновацион технологиялар. – 2020. – №. 3 (39).
3. Tukhtabaev J. S. et al. Econometric Assessment of the Dynamics of Development of the Export Potential of Small Businesses and Private Entrepreneurship Subjects in the Conditions of the Digital Economy //Internet of Things, Smart Spaces, and Next Generation Networks and Systems: 22nd International Conference, NEW2AN 2022, Tashkent, Uzbekistan, December 15–16, 2022, Proceedings. – Cham: Springer Nature Switzerland, 2023. – С. 440-451.
4. Nurimbetov Timur BASES OF ECONOMIC EFFICIENCY OF AGRICULTURAL PRODUCTION // Бюллетен науки и практики. 2023. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/bases-of-economic-efficiency-of-agricultural-production> (дата обращения: 16.07.2023).

5. Sayyora G., Nasimovna N., Tokhirovna A. Prospects of Innovative Development of the Agricultural Sector. – 2023.
6. Самиева Г.Т., Аликулов Х.Т. НОВЫЙ УЗБЕКИСТАН И ПЕРЕХОД В «ЗЕЛЕНУЮ ЭКОНОМИКУ» // Экономика и социум. 2023. №11 (114)-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/novyy-uzbekistan-i-perehod-v-zelenuyu-ekonomiku> (дата обращения: 01.02.2024).