

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

ТУРДИЕВ ШАХЗОД МАХМУД ЎҒЛИ

Студент Ташкентского финансового
института (turdiyevshaxzodt02@gmail.com)

**НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ: АБДУЛЛАЕВА
НИЛУФАР ДЖАВДАТОВНА**

старший преподаватель кафедры
«Бюджетный учет и казначейство»
Ташкентского финансового института
abdullayeva9383@gmail.co@mail.ru
[https://doi.org/10.47689/STARS.univer-
sity-5-pp309-315](https://doi.org/10.47689/STARS.university-5-pp309-315)

Аннотация. Изучение современного состояния транспортно-логистической системы. Характеристика системных проблем и рисков. Особенности зарубежного опыта функционирования транспортно-логистических систем, применение выборочного контроля на основе управления рисками.

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистической системы, экономическое развитие, экспортный потенциал, конкурентоспособность.

Современное состояние транспортно-логистической системы. В обществе с каждым годом растет понимание возрастающей значимости транспортных коммуникаций в сбалансированном и динамичном развитии экономики. Усиливается взаимосвязь задач их развития с обеспечением занятости населения, развитием системы здравоохранения, образования, спорта, туризма и другими приоритетами социально-экономических преобразований в стране. Растущая транспортная подвижность населения характеризует его возросшую мобильность, которая становится одним из символов нового цивилизованного образа жизни, свойственного для формируемого в стране гражданского общества.

Устойчивое функционирование транспорта на всей территории страны является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения людей, товаров и услуг, развития конкуренции и свободы предпринимательства, улучшения условий и уровня жизни населения, обеспечения целостности и национальной безопасности, интеграции в мировое экономическое пространство.

Региональная транспортная инфраструктура имеет отличительные особенности:

- ее ветви работают в национальном масштабе как единая система, и в то же время ее деятельность характеризуется четким региональным значением;

- есть доминирующее влияние результатов ее деятельности на общие параметры жизни региона;
- существует тесная взаимосвязь и взаимозависимость транспортной инфраструктуры с другими компонентами региональной системы.

Региональная транспортно-логистическая система (РТЛС) представляет собой большую сложную макрологистическую систему, состоящую из комплекса функциональных и обеспечивающих подсистем, представленных многочисленными взаимосвязанными и взаимодействующими элементами (звеньями) региональной товаропроводящей сети, интегрированными материальными, информационными, сервисными и финансовыми потоками, и обеспечивающими получение максимального синергетического эффекта в системе в целом на основе установления партнерских взаимовыгодных отношений между всеми участниками транспортно-логистического процесса путем достижения компромиссов на пути реализации конечной цели – максимального удовлетворения запросов потребителей в количестве и качестве предоставляемых услуг.

Основными системообразующими элементами РТЛС являются национальные, региональные и территориальные мультимодальные транспортно-логистические центры (МТЛЦ), размещаемые в узлах транспортной сети региона.

Стратегия инновационного развития Республики Узбекистан в период до 2030 года предполагает повышение доли промышленности в ВВП до 37%, а перерабатывающей промышленности до 22%, что предполагает среднегодовые темпы роста промышленности на уровне 8,3%. Это обеспечит диверсификацию структуры экспорта, сокращение в ней доли сырья и увеличение доли товаров с более высокой добавленной стоимостью. Динамично развивающаяся экономика будет предъявлять возросшие требования к транспортному сектору, что потребует налаживания системы логистики, коренной перестройки системы транспортировки грузов различными видами транспорта.

За годы независимости в республике были проведены крупномасштабные структурные и институциональные преобразования на транспорте. Поэтапно реализуются государственные программы по разгосударствлению и приватизации объектов транспорта, продолжается последовательный переход от прямого административного управления к государственному регулированию субъектов рынка. К настоящему времени в основном создана правовая база транспортной деятельности в условиях рынка. Узбекистан является одним из участников международной интеграции и полноправным субъектом глобальных экономических процессов.

Были реализованы крупнейшие проекты по строительству железных дорог на направлениях Учкудук - Нукус, Ташгузар - Бойсун - Кумкурбан, Ангрен - Пап через перевал Камчик, обеспечивший прямой выход из Ферганского региона по железным дорогам в центральную часть страны. Впервые в Центрально-азиатском регионе введены в эксплуатацию высокоскоростные сообщения на направлениях Ташкент - Самарканд, Ташкент - Карши и Ташкент - Бухара. Построен новый аэропорт в Ташкенте, расширены и реконструированы действующие аэропорты, получившие международный статус, в Нукусе, Самарканде, Андижане, Намангане, Фергане, Бухаре, Карши, Навои, Ургенче, Термезе. Поэтапно формируются опорная сеть магистральных ав-

томобильных дорог и национальные участки международных транспортных коридоров, до каждого населенного пункта в регионах построены автодороги с твердым покрытием. Построены новые и реконструируются действующие магистральные газопроводы на направлении Узбекистан - Китай.

Переход экономики в фазу ускоренного роста, расширение масштабов сотрудничества и внешнеэкономической интеграции Узбекистана в мировое сообщество создали предпосылки для формирования новой транспортной политики и комплексного развития транспортной инфраструктуры. В современных условиях глобализации бизнеса необходим поиск принципиально новых подходов и решений по интеграции различных видов транспорта и форм государственно-частного партнерства в сфере транспорта с целью повышения конкурентоспособности отечественных товаров и услуг для дальнейшего ускоренного и устойчивого развития страны и улучшения качества жизни в регионах.

Значительно возрастает роль транспорта в комплексном развитии регионов, усиливается взаимосвязь задач его развития с обеспечением занятости населения, расширением культурно-технических связей между регионами, развитием системы здравоохранения, образования, спорта, туризма и другими приоритетами социально-экономических преобразований в стране. Растущая мобильность населения не только реализует конституционное право граждан на передвижение, но и становится одним из символов нового состояния экономики, свойственного для формируемого в стране гражданского общества.

Транспортная политика государства определяет наиболее эффективные направления формирования конкурентной среды на рынке транспортных услуг и создает необходимые предпосылки и условия для обеспечения привлекательности услуг и повышения конкурентоспособности транспортных компаний. Она последовательно и поэтапно проводится с помощью разрабатываемой в настоящее время Концепции развития транспорта и транспортной логистики Республики Узбекистан на период до 2030 года, где предусматривается реализация долгосрочных и среднесрочных мер и тактики ведения транспортной политики, формулируются основные задачи, формы и содержание деятельности государства в транспортной сфере на перспективу, обосновываются важнейшие направления развития транспортной системы и интеграции ее в мировые транспортные коммуникации. В Концепции устанавливается единая система подходов и принципов для формирования приоритетов развития всех форм собственности и видов транспорта, вырабатываются конкретные меры и механизмы их реализации с учетом специфики работы каждого вида транспорта.

Некоторые показатели транспортно-логистической индустрии Узбекистана:

- в среднем объем грузоперевозок увеличивается на 15% в год;
- в 2016 году состоялось открытие новой 123 километровой электрифицированной железнодорожной линии Ангрен-Пап, включая девятнадцатикилометровый туннель через горный перевал высотой более 2 тыс. метров. Участок стал звеном международного транзитного коридора;

- в программе развития производственной инфраструктуры (автомобильные и железные дороги, логистические центры) на 2019-2022 годы предусмотрена реализация свыше 195 проектов на сумму порядка 15 млрд. долл. США;

- за последние годы эксплуатационная длина железнодорожных путей увеличилась более чем на 1 000 км и в общей сложности на начало 2019 года составила 4641,9 км;

- общая протяженность сети автомобильных дорог республики составляет 42 869 км, из них 42 299 км являются автодорогами общего пользования с твердым покрытием;

- в апреле 2019 года парк Национального авиаперевозчика «Uzbekistan Airways» пополнился двумя новыми Boeing-787 Dreamliner, для которых уже подготовлена собственная сервисно-ремонтная база и ангары;

- в 2016 году состоялось открытие крупнейшего современного Международного Логистического Центра «Ташкент» общей площадью 184 000 кв. м.

Это далеко не полный перечень фактов, демонстрирующих последовательный рост и положительную динамику в развитии транспортно-логистической отрасли республики.

Новый транспортно-логистический центр будет построен на территории акционерного общества «Узтемирйулконтейнер». Для его возведения выделена территория общей площадью в 16 гектаров. Контейнерный терминал займет 20 тысяч кв. м. Закрытые складские помещения - 25 тысяч кв. м., в том числе 14 тысяч кв. м. для отдельных видов изделий. В комплексе будет внедрена автоматизированная система управления складами. Кроме того, на территории запланированы здания сервисного центра, таможенного контроля и администрации. Центр станет оказывать услуги по сортировке железнодорожных вагонов, погрузке и выгрузке грузов, его хранению, регистрации, а также маркировки. Новый логистический центр примет до 3 млн. тонн груза в год.

Системные проблемы и риски. В мировых рейтингах по логистике Узбекистан занимает далеко не лучшие места. Так в Отчёте Всемирного банка приводится рейтинг 160 стран по расчётному показателю «Logistics Index Performance (LPI)» о странах-лидерах в логистике, их компетенции в этой сфере и доступности логистики для бизнеса. Данный рейтинг основывается на шести критериях. Узбекистан занял в 2018 г. лишь 99-е место, получив наименьший балл (из 6 рассматриваемых критериев) по критерию «Эффективность и скорость работы таможни». Поэтому, особую актуальность для Узбекистана приобретает изучение опыта других государств, в первую очередь развитых стран, в регулировании и финансировании отраслей, обеспечивающих жизнедеятельность транспортной системы и логистики.

В отрасли сложился низкий уровень мультимодальных перевозок, логистических, таможенных, экспедиторских и других услуг. Доля контейнерных перевозок значительно ниже, чем в развитых странах. Отчасти, это обусловлено высокими транспортными тарифами, индексируемыми по формуле «затраты + прибыль». Тарифная политика не направлена на поддержку небольших и средних компаний - грузоотправителей и экспортеров грузов. Железные дороги региона малопродуктивны. Так, в рамках двусторонних межправительственных соглашений о международных автомобильных перевозках

(МАП) определены различные правовые режимы для перевозок между парами отдельных стран. Они предусматривают проезд только через определенные КПП (контрольно-пропускной пункт), ограничение маршрута доставки и свободы транзита (вследствие процедур выдачи транзитных разрешений, ограничения их количества и т.д.), квотирование перевозок (торговый барьер/требование ВТО), бюрократические процедуры согласования и выдачи разрешений (физическое присутствие и объем документации).

Регулирование железнодорожных перевозок страны ЦА осуществляют на основании Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Но и здесь есть ряд слабых моментов - редко используется сквозная транспортная накладная и недостаточно развиты услуги «от двери - до двери» (к примеру, по маршруту п. Ляньюньган - ст. Достык - г. Ташкент требуются 3 накладные), отсутствует интермодальное обслуживание. Не гармонизированы правила обслуживания и оформления, из-за чего наблюдаются большие простои. Не урегулированы до конца взаимоотношения между грузоотправителями и участниками рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также вопросы технического обеспечения (маршрутные составы, платформы для перевозки контейнеров и т.д.).

Зарубежный опыт функционирования транспортно-логистических систем. Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортно-логистической инфраструктуры производительность, и эффективность функционирования транспортного комплекса страны снижается.

Опыт использования логистических систем в развитых странах показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7 - 20%, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15-30 %, общие логистические издержки на 12 - 35 %, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20 - 40% и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50 - 200%.

В мировой практике прослеживается неуклонная тенденция совершенствования технологии грузовых перевозок, связанная с концентрацией транспортных потоков и ростом контейнерных перевозок по интермодальным транспортным коридорам, которые должны стать основой единой глобальной транспортной сети XXI века, создание и функционирование которой является одной из главных задач евроазиатской транспортной политики. В Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты по сравнению со странами Восточной Азии, формирование базовой системы транспортных коридоров уже в основном завершилось.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении, и обеспечения соответствующего уровня сервисного обслуживания первостепенное значение, наряду с развитием транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, имеет создание в крупных транспортных узлах вдоль трассы МТК мультимодальных терминальных комплексов и транспортно-логистических центров, функционирующих на основе пере-

довых логистических технологий и обеспечивающих интеграцию товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков. Основопологающими элементами логистической инфраструктуры МТК являются мультимодальные транспортно-логистические центры, функционирующие на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса, рассматриваемые как стратегические точки роста экономики.

Пути решения сложившихся проблем. В Узбекистане и в соседних странах имеется большой потенциал взаимовыгодной торговли, а соответственно и международных перевозок. Во всех странах Центрально-азиатского региона ведутся крупные инвестиционные проекты по строительству объектов промышленности, энергетики, транспорта и дорог с целью дальнейшего наращивания совокупной транзитной мощности региона. Участие в строительстве международных транзитных коридоров на направлениях Узбекистан - Киргизия - Китай, Мазари Шариф - Герат и далее в Пакистан и Индию позволит шире пользоваться транзитный потенциал страны.

Объективные факторы, сдерживающие региональную торговлю (отсутствие доступа к международным морским коммуникациям, высокая доля транспортных затрат в цене товара, ограниченность готовой товарной номенклатуры с высокой добавленной стоимостью), заставляют страны ЦА уделять огромное внимание развитию транспорта, инфраструктуры и логистики.

На транспортно-логистическое обеспечение должно повлиять и развитие в регионе систем логистического аутсорсинга, позволяющих расширить и улучшить спектр услуг (складирование, перегрузка, выполнение нестандартных заказов любой сложности и т.д.). При этом ускоряется процесс интеграции компаний, вовлеченных в цепь поставки, что актуально с учетом нынешних реалий.

Узбекистану необходимо присоединиться к соглашениям и конвенциям в области транспорта, осуществлять практическую реализацию Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (разработка типовых схем таможенного контроля и т.д.). Возрастает актуальность вопросов интеграции в международную систему страхования владельцев страхового полиса «Зеленая карта», унификации тарифов и согласования политики предоставления доступа к железнодорожной инфраструктуре и подвижного состава во взаимное пользование, согласования единого транспортного документа.

Таможенным службам региона рекомендуется применять выборочный контроль на основе управления рисками, внедрять предварительное информирование и «зеленый коридор», реализовать системы «единое окно», принять единую процедуру таможенного транзита.

Существует острая необходимость решения проблемы перестановки кузовов вагонов и контейнеров из-за разной ширины колеи 1520 мм и 1435 мм на стыковых станциях на границе, т.к. наличие разных стандартов железнодорожной колеи приводит к финансовым, временным и другим потерям при перевозках по межконтинентальным транспортным коридорам. Одним

из способов решения проблемы является установка оборудования для перестановки тележек на стыковых станциях.

Проблемы транспортного транзита и логистики внешней торговли носят комплексный характер. И для их решения необходимо объединение усилий как государства с частным сектором, так и стран региона и их частных предпринимателей.

Кроме того, встаёт ещё один вопрос, который связан с наличием квалифицированных кадров в области логистики. Сегодня развитие логистических услуг невозможно без обучения и повышения профессиональных знаний предпринимателей республики, а также преподавателей высших учебных заведений. В 2019 году при Министерстве транспорта Республики Узбекистан создан Центр изучения проблем развития транспорта и логистики, основными задачам которого являются изучение проблем развития системы транспорта и логистики, использования транспортного потенциала республики, выработка предложений по устранению проблем.

В настоящее время появляются элементы логистического обеспечения торговли и транспортных перевозок грузов. Принимаются меры по налаживанию механизма для эффективного использования информационных технологий, транспортных перевозок и транспортной инфраструктуры. Однако, темпы внедрения современных методов и технических средств логистики в практику организации и управления грузопотоками ещё недостаточны. Если ещё недавно для узбекских предпринимателей было достаточно организовать только доставку грузов от поставщика до получателя, то теперь сформировался устойчивый спрос на увеличение спектра услуг по организации перевозок «от двери до двери», таможенной очистке, расфасовке, упаковке, хранению товаров и т.д. В связи с этим, возникла необходимость в институциональном развитии логистической отрасли РУз, повышении качества предоставляемых услуг в области промышленной, торговой, информационной, транспортной, складской, управленческой и других видов логистики.

Литература:

1. Universum: технические науки : электрон. научн. журн. 2021. 8(89). URL: <https://7universum.com/ru/tech/archive/item/12197>
2. Global Rankings 2018 / Logistics Performance Index /The World Bank [Electronic resource]. – Access mode – [<https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>]. – Date of access: 10.10.2020.
3. Зорина Т.Г Логистический рейтинг 2018: Лидеры и аутсайдеры / Т.Г. Зорина, Ю. Трухан // Наука и инновации, 2019. – Т. 2. – № 192.
4. . Илесалиев Д.И. Использование различных схем расположения проходов склада тарно-штучных грузов / Д.И. Илесалиев // Логистика: современные тенденции развития, 2015. – № 1.
5. Илесалиев Д.И. Перевозка экспортно-импортных грузов в Республике Узбекистан / Д.И. Илесалиев, Е.К. Коровяковский, О.Б. Маликов // Известия Петербургского университета путей сообщения, 2014. – № 3 (39).