

6. Нурмухамедов Т.Р., Гулямов Ж.Н. Создание информационной системы складского учета материальных ценностей на железнодорожном транспорте (на примере вагонного депо). Инновационные направления интеграции науки, образования и производства. Керч, 2020. – С. 425–428.

СОВРЕМЕННЫЕ ЗАДАЧИ И ЛУЧШИЕ НАПРАВЛЕНИЯ В ВЫПОЛНЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ, КАСАТЕЛЬНО СВОБОДНО ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОНАХ УЗБЕКИСТАНА

Гулигавхар ИНАМОВА,

*старший преподаватель, кафедры Информатика и информационные
технологии, Наманганский инженерно – строительный институт,
Наманган, Узбекистан*

E-mail: inamovagulgavhar@gmail.com

DOI: <https://doi.org/10.47689/978-9943-7818-0-1-pp39-42>

Аннотация: В статье раскрываются особенности логистических процессов в свободных экономических зонах. Даются рекомендации по минимизации рисков.

Ключевые слова: логистика, транспорт, транспортировка, логистические барьеры, логистические фрагменты, интермодальный центр логистики, свободные экономические зоны.

Одним из основных направлений макроэкономической политики любого государства является управление материальными потоками на региональном, национальном или межнациональном уровнях. Экономика не может прогрессивно развиваться, если не создана эффективная функциональная модель транспортно-логистической системы.

Современной тенденцией развития и совершенствования транспортной системы стало распространение логистики, логистического управления, т. е. всего комплекса услуг по быстрой и качественной доставке товаров. Возросшая стоимость факторов производства, в частности рабочей силы, инфраструктуры во многих странах приводит к неэффективности производства на национальном уровне и способствует переводу его в другие страны. Определяющей стратегией деятельности на мировых рынках является четкость и высокая скорость оформления сделок. Иными словами, ключевым моментом деятельности в развитых обществах становится усиливающаяся роль логистики.

В число факторов, определяющих конкурентоспособность продукции, помимо цены входит организация быстрых поставок, и это нередко оказывается важнее цены. Отсутствие гарантии на своевременную доставку продукции приводит к отказу от сделок независимо от прочих условий, в том числе ценовых. Произошла смена акцентов в рыночном спросе с более низких

цен и значительных запасов продукции на фактор времени, широкую номенклатуру продукции, качественные показатели. Конкурентные преимущества компаниям дает логистическое управление, т.е. полный пакет услуг при сопровождении товара, включающее также информацию о состоянии, местонахождении товара в реальный момент времени. При этом стоимость услуги(продукции) возрастает из-за отсутствия или задержки информации.

Исчерпание потенциала эффективности многих отраслей объясняется значительным временным интервалом между добычей сырья и реализацией продукции. Так, в промышленности стран Западной Европы он составляет около 2% общего времени производства, на транспорте – 5, оставшиеся 93% приходятся на различные стадии хранения и переработки. Интеграция в общем производственном процессе транспортно-закупочной функции является логистическая цепочка, которая позволяет преодолеть разрыв.

Компании – поставщики услуг для экономии капитала, снижения рисков и убытков находят новые формы взаимоотношений с клиентурой. Расширяется практика привлечения внешних поставщиков, что позволяет получить быстрый доступ к новым рынкам в любой точке земного шара, лучше адаптироваться к местной специфике, связанной с таможенным регулированием, национальным законодательством. Тенденцию последнего времени определяет формирование устойчивой базы клиентуры с предсказуемым потоком продукции, установление стратегических отношений с меньшим числом партнеров. Тем не менее торговые и Транспортная логистика: современные проблемы и направления развития промышленные компании предпочитают сотрудничество с глобальными поставщиками логистических услуг.

Снижению расходов и повышению уровня обслуживания способствует использование смешанных перевозок грузов разными видами транспорта. Так, если груз, уже находящийся в пути, требуется доставить в более короткие сроки, то его могут снять, например, с судна в ближайшем порту и передать на воздушный или железнодорожный транспорт. По мере развития транснациональных корпораций все большее значение приобретают перевозки в смешанных сообщениях, включенных в международную логистическую систему, наиболее распространенный их вариант – железнодорожно-водное. При таком сообщении грузоотправитель не только освобождается от перевалки грузов, но и выигрывает в экономии на сквозном тарифе, более низком, чем суммарный тариф на многих видах транспорта.

Роль других видов транспорта помимо традиционного морского (фрахтовый рынок) возросла примерно на 10%. Пропорционально увеличилась и цена транспортно-экспедиционного обслуживания. Современные требования к доставке товара «от двери к двери» и «точно в срок» подразумевают также разумную цену этой услуги, в которую кроме цены услуг смешанных сообщений входят вознаграждение за использование средств передачи, обмен коммерческой информацией, оплата аренды контейнеров, оплата консолидации грузов в контейнерной партии и их деконсолидации, плата за хранение и распределение товаров. При этом главное требование коммерческого, в том числе транспортного маркетинга, – максимальное

снижение транспортных издержек и обеспечение экологической безопасности транспорта.

Прогнозирование спроса и предложения на транспортном рынке, несмотря на развитие маркетинговой стратегии, становится все более сложным процессом.

Узбекистан, который отдален от международных морских путей территориями двух и более государств, затраты на транспортировку экспортных и импортных грузов становятся критически важным фактором конкурентоспособности. Поэтому устойчивое и эффективное функционирование транспорта на всей территории страны и в международных перевозках является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения людей, товаров и услуг, развития конкуренции и предпринимательства, улучшения условий и уровня жизни населения, обеспечения целостности и национальной безопасности, интеграции в мировое экономическое пространство.

С 2009 г. на базе аэропорта г. Навои функционирует современный интермодальный центр логистики. Он обслуживает, в основном, международные грузовые авиаперевозки (объединение и компоновка грузов). Мощности терминала могут перегружать до 22 контейнеров со складированием 60 контейнеров и обработкой до 1500 т на складских площадях. Наряду с этим на территории СИЗ «Ангрен» действует Центр логистики «Ангрен», включающий города Ангрен и Ахангаран Ташкентской области. В 2016 г. состоялось открытие крупнейшего современного Международного логистического центра «Ташкент» общей площадью 184 тыс. кв. м. Все это демонстрирует последовательный рост и положительную динамику в развитии транспортно-логистической отрасли республики.

В целом, в республике 2020 году было построено 17 центров логистики, специализирующихся на обработке, хранении и транспортировке плодоовощной продукции, большая часть из которых уже введена в строй. Строительство логистических центров ведется за счет собственных средств АО «Узулгуржисавдоинвест» и кредитов коммерческих банков. Для хранения продукции на предприятиях ассоциации имеется 116 тысяч кв. м неохлаждаемой площади и на 75 тыс. т охлаждаемых складских емкостей. За последние 10 лет экспорт плодоовощной продукции увеличился в пять раз. До конца 2020 г. планируется увеличить производство плодоовощной продукции до 32 млн. т в год.

Новый транспортно-логистический центр Orient Logistics Center строится на территории АО «Узтемирйулконтейнер». Для его возведения выделена территория общей площадью в 16 га, под контейнерный терминал – 20 тыс. кв. м, закрытые складские помещения – 25 тыс. кв. м. В комплексе будет внедрена автоматизированная система управления складами. Новый логистический центр примет до 3 млн. т груза в год.

Однако в настоящее время в логистической отрасли имеет место ряд недостатков. Сложился низкий уровень мультимодальных перевозок, логистических, таможенных, экспедиторских и других услуг. Доля контейнерных перевозок в Узбекистане значительно ниже, чем в развитых странах. Отчасти

это обусловлено высокими транспортными тарифами, индексируемыми по формуле «затраты + прибыль».

Несмотря на то, что в стране появляются новые элементы логистического обеспечения торговли, темпы внедрения современных методов и технических средств логистики в практику организации и управления грузопотоками еще недостаточны. Сейчас сформировался устойчивый спрос на расширение спектра услуг по организации перевозок по всей логистической цепи, т.е. «от двери до двери», охватывая наряду с транспортным процессом также операции по таможенной очистке, расфасовке, упаковке, хранению товаров и т.д. В связи с этим возникает необходимость в институциональном развитии всей логистической системы страны, повышении качества предоставляемых услуг в области агрологистики, промышленной, сбытовой, закупочной, транспортной, складской, коммерческой, информационной, маркетинговой и других видов логистики.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ:

1. Левиков Г.А. Глобализация мировой экономики и логистика // Бюлл. транспортной информации (БТИ). 2002. – № 8.
2. Плужников К.И., Чунталова Ю.А. Транспортные условия контрактов, транспортная продукция и ценатовара // БТИ. 2002. – № 7.
3. Брынцев А.Н. Логистика в свободных экономических зонах особенности фрагментации и барьеров логистики в условиях сзз. – Российское предпринимательство, № 7 (205) / апрель 2012.
4. В.Н. Филина Транспортная логистика: современные проблемы и направления развития. – Экономика и бизнес 2012.
5. Г.А. Инамова, Г.Ш. Умарова Свободно экономические зоны как механизм инновационного развития экономики страны. – Перспективные области развития науки и технологий, 48–50, 2019 год.
6. G.A. Inamova Infomatics and the present society. Теория и практика современной науки, 19-20, 2018.
7. G.A. Inamova Development Issues of Free Economic Zones Economics and Innovative Technologies (1), 52 2018.
8. G.A. Inamova Features of electronic government in formation of conceptual approach of development and implementation. Proceedings of university of Ruse (5),55, 2016.
9. В. Ярашова Транспортная логистика Узбекистана в макроэкономическом и транзитном аспектах. Экономическое обозрение № 10 (250) 2020.