

## К ВОПРОСУ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ПЛОДООВОЩНОЙ ПРОДУКЦИИ В ТРАНСПОРТНЫХ ПАКЕТАХ

---

**Гулшан ИБРАГИМОВА,**

*Старший преподаватель, Ташкентский государственный транспортный  
университет, Ташкент, Узбекистан*

*E-mail: [ibragimova.gulshana@mail.ru](mailto:ibragimova.gulshana@mail.ru)*

*DOI: <https://doi.org/10.47689/978-9943-7818-0-1-pp225-233>*

**Аннотация.** В статье, с применением экономических критериев и принципов логистики, анализируются достоинства и недостатки пакетных перевозок. Определены области применения поддонов для транспортировки плодоовощной продукции на основе конкретных технико-экономических показателей. Определена зависимость стоимости перевозки 1 т. плодоовощной продукции от дальности расстояния и размера транспортной партии. Рассчитаны расходы на погрузку и разгрузку грузов, из рефрижераторного вагона в расчёте на 1 т-км и на всю транспортную партию груза.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, транспортный пакет, стандартный поддон, ящичный поддон, плодоовощная продукция, партия.

Преимущества пакетных перевозок грузов известны. Однако этот эффективный способ перевозок на практике медленно развивается по нескольким причинам. Основные причины отставания в этой области, от экономически развитых стран является, – отсутствие технико-экономических обоснований и конкретных организационных мер по внедрению пакетных перевозок [1-2, 3, 9]. Оба этих обстоятельства приобретают особое значение, в условиях развивающейся рыночной экономики.

Данное исследование направлено на определение целесообразности использования технологии пакетных перевозок плодоовощной продукции на железных дорогах Республики Узбекистан и государств СНГ. Основной целью является, - сокращения простоев рефрижераторных вагонов под грузовыми операциями, а также трудоемкости и себестоимости погрузочно-разгрузочных работ. Исследование базируется на анализе и обобщении существующих методов и способов сбора исходной информации. И методов ее обработки для сравнения вариантов доставки плодоовощной продукции. Цель исследования – показать, что при развитии пакетной доставке плодоовощной продукции, эффективность её использования, выше по сравнению с поштучными перевозками (в ящиках, в коробках и т.п.).

Среди отечественных предпринимателей наибольшим недостатком перевозки плодоовощной продукции на поддонах, считается меньшее количество грузов, помещающихся при загрузке в рефрижераторный вагон, по сравнению с загружаемыми поштучно, без поддонов. У предпринимателей

появляется желание перевозить грузы более крупными транспортными партиями, т. е. чтобы в рефрижераторный вагон помещалось как можно большее количество плодоовощной продукции в каждой транспортной партии [2, 4, 5-8, 11, 12]. Это может быть достигнуто, в случае, если отказаться от перевозки грузов на поддонах, максимально заполняя внутренний объем рефрижераторного вагона. Целесообразность такого решения с экономической точки зрения подтверждается расчетами экономических показателей по трем вариантам перевозки: в пакетах на поддонах, в специальных дощатых поддонах или поштучно, без поддонов. Допустим, транспортная партия плодоовощной продукции перевозится в рефрижераторном вагоне. В этом случае, появляется вопрос о технологии и способе транспортировки: в пакетах на поддонах, в специальных дощатых поддонах или поштучно, без использования поддонов.

Общая стоимость транспортировки 1т. плодоовощной продукции может быть определена по формуле:

$$c = \frac{1}{q} \cdot (C_{пер} + C_{пог} + C_m + C_{разг}), \quad (1)$$

где  $q$  – масса транспортной партии в рефрижераторном вагоне, т;  $C_{пер}$  – стоимость перевозки, руб;  $C_{пог}$  – стоимость погрузки, руб;  $C_m$  – стоимость таможенного оформления транспортной партии, таможенных сборов и импортная пошлина, руб;  $C_{разг}$  – стоимость работ по разгрузке, руб.

Для исследования экономической целесообразности транспортировки плодоовощной продукции в рефрижераторных вагонах были выполнены многочисленные расчеты для следующих параметров доставки:

1. Расстояния перевозок – 500, 1000, 1500, 2000, 2500, 3000 и 3500 км.
2. Объемы партий грузов – 30 и 40 т.
3. Увеличение транспортной партии груза при перевозке в специальных дощатых поддонах типа СП на 10% и при перевозке плодоовощной продукции без поддонов на 15 % в сравнении с пакетной доставкой.
4. Наличие и полное отсутствие таможенных операций с плодоовощной продукцией.
5. Стоимость 1т. плодоовощной продукции – от 40 тыс., 50 тыс., 60 тыс., 70 тыс. и 80 тыс. руб.
6. Технология проведения погрузочно-разгрузочных работ непакетированных грузов – ручная укладка грузов на поддоны, после – транспортировка груза при помощи погрузчиков в склад.

Стоимость транспортировки грузов определялась согласно Тарифному руководству №1 (прейскурант 10-01), ч. 2, с коэффициентом индексации 3,98, как было определено 02.12.2015 г., по схеме 31 – оплата за транспортировку грузов в собственных рефрижераторных вагонах. Результаты проведенных расчетов стоимости доставки 1т.-км продукции приведены в табл. 1.

**Таблица 1.**

**Зависимость стоимости 1 т-км перевозки плодоовощной продукции от  
дальности расстояния и размера транспортной партии**

| Условия<br>перевозки            | q, т | Расстояние, км |      |      |      |      |      |      |
|---------------------------------|------|----------------|------|------|------|------|------|------|
|                                 |      | 500            | 1000 | 1500 | 2000 | 2500 | 3000 | 3500 |
| Перевозка<br>пакетами           | 30   | 1,66           | 1,27 | 1,12 | 1,03 | 0,98 | 0,92 | 0,91 |
|                                 | 40   | 1,25           | 0,95 | 0,84 | 0,77 | 0,73 | 0,69 | 0,68 |
| Перевозка в<br>дощатых поддонах | 33   | 1,51           | 1,15 | 1,02 | 0,94 | 0,89 | 0,84 | 0,82 |
|                                 | 44   | 1,13           | 0,86 | 0,77 | 0,70 | 0,67 | 0,63 | 0,62 |
| Перевозка<br>поштучно           | 34,5 | 1,45           | 1,10 | 0,98 | 0,90 | 0,85 | 0,80 | 0,79 |
|                                 | 46   | 1,09           | 0,83 | 0,73 | 0,67 | 0,64 | 0,60 | 0,59 |

Проведенные исследования показали, что увеличение стоимости работ по разгрузке и погрузке при доставках поштучно в значительной мере перекрывает эту весьма небольшую экономию.

Стоимость погрузки или выгрузки грузов из рефрижераторных вагонов определялась по методу, предложенному в работе [10]:

$$C_n = 518,1 \cdot w \cdot q + 827,9, (2)$$

где  $w$  – трудоемкость погрузки (или выгрузки) 1 т груза, чел.-ч/т;  $518,1 \cdot w \cdot q$  – расходы на оплату труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ 1 вагона;  $827,9$  – эксплуатационные издержки на содержание и ремонт пути, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, на погрузчик, на грузовую рампу, на раздвижные ворота из склада на рампу (одного вагона).

При установлении общей стоимости транспортировки плодоовощной продукции затраты на погрузочно-разгрузочные работы грузов принимались одинаково. Результаты расчетов стоимости работы по погрузке и разгрузке при транспортировке плодоовощной продукции по рассматриваемым нами вариантам приведены в табл. 2.

**Таблица 2.**

**Расходы на погрузку и разгрузку грузов из рефрижераторного вагона  
в расчёте на 1 т и на всю транспортную партию**

| Условия перевозки               | Технология<br>погрузки и<br>разгрузки | q, т | Стоимость погрузки и разгрузки,<br>руб. |              |
|---------------------------------|---------------------------------------|------|-----------------------------------------|--------------|
|                                 |                                       |      | Всего на<br>рефрижераторный вагон       | 1 т<br>груза |
| Перевозка пакетами              | Вилочным<br>погрузчиком               | 30   | 3564,5                                  | 118,8        |
|                                 |                                       | 40   | 4200,7                                  | 105,0        |
| Перевозка в<br>дощатых поддонах | Вилочным<br>погрузчиком               | 33   | 3755,3                                  | 113,8        |
|                                 |                                       | 44   | 4455,2                                  | 101,3        |
| Перевозка поштучно              | Погрузка и<br>разгрузка<br>вручную    | 34,5 | 17885,8                                 | 518,4        |
|                                 |                                       | 46   | 23295,8                                 | 506,4        |

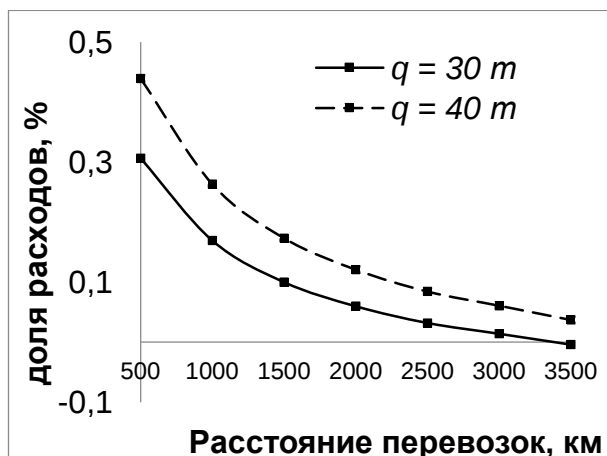
Общая стоимость погрузки, перевозки и разгрузки плодоовощной продукции по трем рассматриваемым вариантам доставки по внутригосударственным перевозкам показана в табл. 3.

**Таблица 3.**

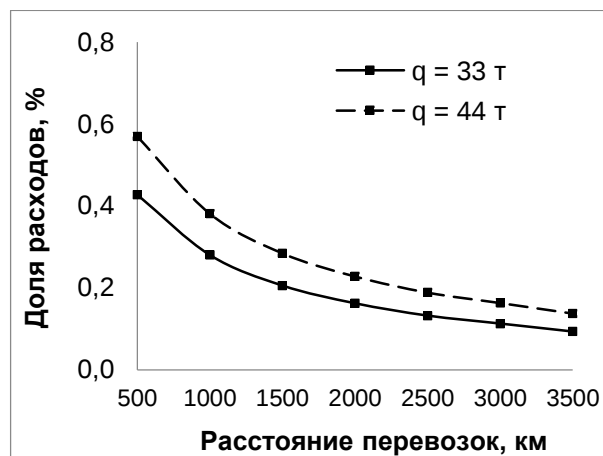
**Стоимость внутренних перевозок 1 т грузов с учетом  
погрузочно-разгрузочных работ**

| Условия перевозк<br>и        | Операция             | q, т | Стоимость доставки 1 т, руб. При расстоянии перевозок,<br>км |        |        |        |        |        |        |
|------------------------------|----------------------|------|--------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                              |                      |      | 500                                                          | 1000   | 1500   | 2000   | 2500   | 3000   | 3500   |
| Перевозка пакетами           | Перевозка            | 30   | 831,8                                                        | 1266,8 | 1683,6 | 2063,8 | 2438,5 | 2757,0 | 3168,2 |
|                              |                      | 40   | 623,9                                                        | 950,1  | 1262,7 | 1547,9 | 1828,9 | 2067,8 | 2376,2 |
|                              | Погрузка и разгрузка | 30   | 118,8                                                        | 118,8  | 118,8  | 118,8  | 118,8  | 118,8  | 118,8  |
|                              |                      | 40   | 105,0                                                        | 105,0  | 105,0  | 105,0  | 105,0  | 105,0  | 105,0  |
|                              | Всего                | 30   | 950,7                                                        | 1385,6 | 1802,4 | 2182,6 | 2557,3 | 2875,8 | 3287,1 |
|                              |                      | 40   | 728,9                                                        | 1055,1 | 1367,7 | 1652,9 | 1933,9 | 2172,8 | 2481,2 |
| Перевозка в дощатых поддонах | Перевозка            | 33   | 756,2                                                        | 1151,7 | 1530,5 | 1876,2 | 2216,8 | 2506,4 | 2880,2 |
|                              |                      | 44   | 567,2                                                        | 863,7  | 1147,9 | 1407,2 | 1662,6 | 1879,8 | 2160,2 |
|                              | Погрузка и разгрузка | 33   | 113,8                                                        | 113,8  | 113,8  | 113,8  | 113,8  | 113,8  | 113,8  |
|                              |                      | 44   | 101,3                                                        | 101,3  | 101,3  | 101,3  | 101,3  | 101,3  | 101,3  |
|                              | Всего                | 33   | 870,0                                                        | 1265,5 | 1644,3 | 1990,0 | 2330,6 | 2620,2 | 2994,0 |
|                              |                      | 44   | 668,4                                                        | 965,0  | 1249,2 | 1508,4 | 1763,9 | 1981,0 | 2261,4 |
| Перевозка поштучно           | Перевозка            | 34,5 | 723,3                                                        | 1101,6 | 1464,0 | 1794,6 | 2120,5 | 2397,4 | 2755,0 |
|                              |                      | 46   | 542,5                                                        | 826,2  | 1098,0 | 1346,0 | 1590,3 | 1798,1 | 2066,2 |
|                              | Погрузка и разгрузка | 34,5 | 518,4                                                        | 518,4  | 518,4  | 518,4  | 518,4  | 518,4  | 518,4  |
|                              |                      | 46   | 506,4                                                        | 506,4  | 506,4  | 506,4  | 506,4  | 506,4  | 506,4  |
|                              | Всего                | 34,5 | 1241,8                                                       | 1620,0 | 1982,4 | 2313,1 | 2638,9 | 2915,8 | 3273,4 |
|                              |                      | 46   | 1048,9                                                       | 1332,6 | 1604,4 | 1852,4 | 2096,8 | 2304,5 | 2572,7 |

Из табл. 3 видно, что погрузочно-разгрузочные работы при пакетных перевозках ниже по сравнению с доставками поштучно, без применения поддонов (см. рис. 2 и 3).



**Рис. 2. Зависимость сокращения доли издержек на транспортировку при пакетных перевозках в сравнении с доставкой поштучно от стоимости перевозки 1 т плодоовощной продукции во внутренних сообщениях**



**Рис.3. Зависимость сокращения доли издержек на транспортировку в дощатых поддонах в сравнении с доставкой поштучно от стоимости доставки 1 т плодоовощной продукции во внутренних сообщениях**

Уменьшение стоимости работ по погрузке и разгрузке грузов в общей стоимости перевозок с увеличением расстояния перевозок обуславливается ростом доли стоимости самой транспортировки.

Ключевое отличие заключается в том, что стоимость транспортировки импортных грузов сильно увеличивается в сравнении с внутренними поставками в результате больших размеров таможенных пошлин, взносов и налогов в сравнении с иными составляющими стоимости транспортировки грузов.

Однако анализ показывает, что в большинстве случаев стоимость ручной разгрузки грузов оказывается значительно выше, нежели выгоды, которые можно получить от большей загрузки вагонов в случае отказа от использования поддонов.

Определение стоимости таможенного оформления перевозимой партии грузов осуществляется по формуле:

$$C_m = C_d + \alpha_m \cdot q \cdot C_{np} \cdot 10^{-2}, \quad (3)$$

где  $C_d$  – стоимость оформления перевозимой партии грузов на таможне по 1-й грузовой таможенной декларации;  $\alpha_m$  – ставка импортного налога, в процентах (варьируется от рода перевозимой продукции);  $C_{np}$  – стоимость 1 т перевозимой продукции, руб.;  $10^{-2}$  – перевод процентов в десятичную дробь.

**Таблица 4.**

**Затраты на таможенное оформление 1 т импортной плодоовощной продукции при доставке в транспортных пакетах, в специальных дощатых поддонах и поштучно, руб.**

| Условия перевозки            | q, т | Стоимость таможенного оформления 1 т перевозимой продукции, руб., при стоимости 1 т продукции, руб. |        |        |        |        |
|------------------------------|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
|                              |      | 40000                                                                                               | 50000  | 60000  | 70000  | 80000  |
| Перевозка пакетами           | 30   | 5100,0                                                                                              | 6300,0 | 7500,0 | 8700,0 | 9900,0 |
|                              | 40   | 5025,0                                                                                              | 6225,0 | 7425,0 | 8625,0 | 9825,0 |
| Перевозка в дощатых поддонах | 33   | 5072,7                                                                                              | 6272,7 | 7472,7 | 8672,7 | 9872,7 |
|                              | 44   | 5004,5                                                                                              | 6204,5 | 7404,5 | 8604,5 | 9804,5 |
| Перевозка поштучно           | 34,5 | 5060,9                                                                                              | 6260,9 | 7460,9 | 8660,9 | 9860,9 |
|                              | 46   | 4995,7                                                                                              | 6195,7 | 7395,7 | 8595,7 | 9795,7 |

Сводная информация по стоимости перевозки 1 т импортной продукции, стоимость которой составляет 40 тыс. руб./т, в зависимости от расстояния и условий транспортировки, технологии проведения работ по погрузке и разгрузке грузов приведена в табл. 5. В процессе составления табл. 5 к сведениям по стоимости транспортировки грузов и работ по их погрузке и разгрузке (см. табл. 3) добавлена стоимость оформления таможенной документации и платежей в расчете на 1 т транспортируемых товаров (см. табл. 4).

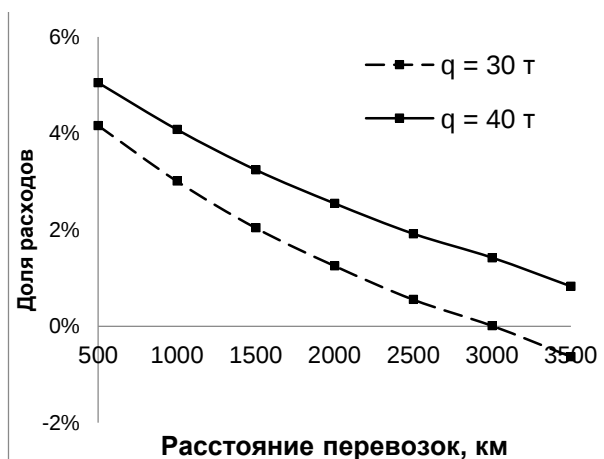
**Таблица 5.**

**Стоимость перевозки 1 т импортной продукции стоимостью 40 тыс. руб./тс учетом оформления таможенной документации и разной дальности транспортировки, руб./т**

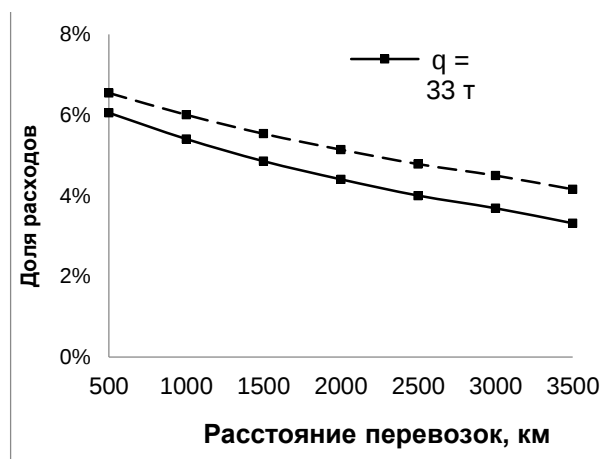
| Условия перевозки            | Операция                        | q, т | Стоимость перевозки 1 т импортной продукции при дальности транспортировки, км |        |        |        |        |        |        |
|------------------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                              |                                 |      | 500                                                                           | 1000   | 1500   | 2000   | 2500   | 3000   | 3500   |
| Перевозка пакетами           | Перевозка, погрузка и разгрузка | 30   | 950,7                                                                         | 1385,6 | 1802,4 | 2182,6 | 2557,3 | 2875,8 | 3287,1 |
|                              |                                 | 40   | 728,9                                                                         | 1055,1 | 1367,7 | 1652,9 | 1933,9 | 2172,8 | 2481,2 |
|                              | Таможенное оформление           | 30   | 5100,0                                                                        | 5100,0 | 5100,0 | 5100,0 | 5100,0 | 5100,0 | 5100,0 |
|                              |                                 | 40   | 5025,0                                                                        | 5025,0 | 5025,0 | 5025,0 | 5025,0 | 5025,0 | 5025,0 |
|                              | Всего                           | 30   | 6050,7                                                                        | 6485,6 | 6902,4 | 7282,6 | 7657,3 | 7975,8 | 8387,1 |
|                              |                                 | 40   | 5753,9                                                                        | 6080,1 | 6392,7 | 6677,9 | 6958,9 | 7197,8 | 7506,2 |
| Перевозка в дощатых поддонах | Перевозка, погрузка и разгрузка | 33   | 870,0                                                                         | 1265,5 | 1644,3 | 1990,0 | 2330,6 | 2620,2 | 2994,0 |
|                              |                                 | 44   | 668,4                                                                         | 965,0  | 1249,2 | 1508,4 | 1763,9 | 1981,0 | 2261,4 |
|                              | Таможенное оформление           | 33   | 5072,7                                                                        | 5072,7 | 5072,7 | 5072,7 | 5072,7 | 5072,7 | 5072,7 |

|                           |                                 |      |        |        |        |        |        |        |        |
|---------------------------|---------------------------------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                           |                                 | 44   | 5004,5 | 5004,5 | 5004,5 | 5004,5 | 5004,5 | 5004,5 | 5004,5 |
|                           | Всего                           | 33   | 5942,7 | 6338,2 | 6717,1 | 7062,7 | 7403,4 | 7692,9 | 8066,8 |
|                           |                                 | 44   | 5673,0 | 5969,5 | 6253,7 | 6513,0 | 6768,4 | 6985,6 | 7266,0 |
| <b>Перевозка поштучно</b> | Перевозка, погрузка и разгрузка | 34,5 | 1241,8 | 1620,0 | 1982,4 | 2313,1 | 2638,9 | 2915,8 | 3273,4 |
|                           |                                 | 46   | 1048,9 | 1332,6 | 1604,4 | 1852,4 | 2096,8 | 2304,5 | 2572,7 |
|                           | Таможенное оформление           | 34,5 | 5060,9 | 5060,9 | 5060,9 | 5060,9 | 5060,9 | 5060,9 | 5060,9 |
|                           |                                 | 46   | 4995,7 | 4995,7 | 4995,7 | 4995,7 | 4995,7 | 4995,7 | 4995,7 |
|                           | Всего                           | 34,5 | 6302,6 | 6680,9 | 7043,3 | 7373,9 | 7699,8 | 7976,7 | 8334,3 |
|                           |                                 | 46   | 6044,6 | 6328,3 | 6600,1 | 6848,1 | 7092,4 | 7300,1 | 7568,3 |

Из табл. 5 видно, что в большинстве случаев, стоимость перевозки 1 т импортной продукции стоимостью 40 тыс. руб./т с учетом оформления таможенной документации и разной дальности транспортировки от 500 км до 3500 км, при пакетных перевозках плодоовощной продукции общая стоимость транспортировки 1 т груза будет ниже, что наглядно показано на рис. 4 и 5.



**Рис.4. Зависимость сокращения доли расходов на транспортировку плодоовощной продукции на поддонах в сравнении с перевозками поштучно от стоимости перевозки 1т груза с учётом таможенного оформления**



**Рис. 5. Зависимость сокращения доли расходов на доставку плодоовощной продукции в дощатых поддонах в сравнении с транспортировкой поштучно от стоимости перевозки 1т груза с учетом таможенного оформления**

Доля стоимости доставки плодоовощной продукции в составе общих издержек на перевозку возрастает при увеличении расстояния пути, но снижается в случае увеличения размеров партии грузов. Отмеченная выше доля при перевозке плодоовощной продукции в транспортных пакетах, на стандартных

поддонах составит 20–40% в сравнении с доставкой поштучно этой же продукции без поддонов.

На основании результатов, полученных в ходе исследования целесообразности транспортировки плодоовощной продукции на поддонах, а также в транспортных пакетах в сравнении с доставкой этой же продукции поштучно, можно сделать следующие выводы: перевозка грузов на поддонах или в специальных дощатых поддонах всегда более целесообразна, как при внутренних, так и при внешнеторговых перевозках; увеличение объема партии продукции на 10–15% при транспортировке плодоовощной продукции поштучно не обеспечивает снижение стоимости перевозки плодоовощной продукции; и при внешнеторговых перевозках стоимость погрузочно-разгрузочных работ значительно меньше по сравнению с указанными величинами для внутренних перевозок – за счет большой стоимости таможенного оформления грузов, которая достигает 90% расходов по доставке грузов на расстояния 200-500 км и 70-80 % при дальности перевозок 3000 км.

#### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ:**

1. Иванова Т.В. Логистические центры в пограничных регионах / Т.В. Иванова // Мир транспорта. – 2008. – № 2 (22). – С. 114–118. – ISSN1992-3252.
2. Илесалиев Д.И. Анализ влияния транспортной тары на условия перевозок / Д.И. Илесалиев // Транспорт Азиатско-Тихоокеанского региона. – 2017. – Вып. 1. – № 10. – С. 9–13. – ISSN 2415-8658.
3. Илесалиев Д.И. Обоснование метода переработки тарно-штучных грузов на перевалочных складах в цепях поставок: автореф. ... канд. техн. техн. наук. – СПб., 2016. – С. 16.
4. Илесалиев Д.И. Рациональное использование грузоподъемности и вместимости крытых вагонов при перевозке тарно-упаковочных грузов / Д.И. Илесалиев // Научно-технический вестник Брянского государственного университета. – 2018. – № 2. – С. 107–113. – eISSN 2413-9920
5. Илесалиев Д.И. Увеличение массы партии грузов за счет рационального выбора транспортной тары / Д.И. Илесалиев // Научно-технический вестник Брянского государственного университета. – 2018. – № 1. – С. 97–104. – eISSN 2413-9920.
6. Илесалиев Д.И. Увеличение массы партии грузов за счет рационального выбора транспортной тары / Д.И. Илесалиев // Известия Транссиба. – 2018. – Вып. 2. – №34. – С. 21–29. – ISSN 2220-4245.
7. Илесалиев Д.И. Анализ существующих методов перегрузки тарно-штучных грузов на железнодорожном транспорте / Д.И. Илесалиев, Е.К. Коровяковский // Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2015. – № 1 (6). – С. 38–42. – ISSN 2222-9396.
8. Илесалиев Д.И. Объемы и направления тарно-штучных грузов в Республике Узбекистан / Д.И. Илесалиев // Транспорт: проблемы, идеи, перспективы: сборник трудов LXXIV Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. – СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения Императора Александра I, 2014. – С. 173–178.

9. Коровяковский Е.К. К исследованию вопроса выбора параметров транспортных пакетов при перевозке плодоовощной продукции / Е.К. Коровяковский, Д.И. Илесалиев // Современные проблемы транспортного комплекса России. – 2017. – Т. 7, № 1. – С. 4–12.

10. Маликов О.Б. Логистика пакетных перевозок штучных грузов / О.Б. Маликов, Е.К. Коровяковский, Д. И. Илесалиев // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2014. – № 4 (41). – С. 51–57. – ISSN 1815-588X.

11. Маликов О.Б. Развитие пакетных перевозок на поддонах / О.Б. Маликов // Технические науки: теория и практика: сборник материалов международной научной конференции. – М.: Международный центр научно-исследовательских проектов, 2014. – С. 79–86.

12. Маликов О.Б. Оптимизация доставки плодоовощной продукции на холодильный терминал для перегрузки в рефрижераторные вагоны / О.Б. Маликов, К.А. Журабоев // Вестник транспорта Поволжья. – 2016. – № 3(33). – С. 30-35. – ISSN 1997-0722.

## **ПОСТРОЕНИЕ ПОРОГОВЫХ ПРАВИЛ РАСПОЗНАВАНИЯ, ОСНОВАННЫХ НА ВЫДЕЛЕНИИ ОДНОМЕРНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫХ ПСЕВДООБЪЕКТОВ**

---

**Гулмира МИРЗАЕВА,**

*Ташкентский университет информационных технологий имени Мухаммада  
ал-Хоразмий, Научно-исследовательский институт развития цифровых  
технологий и искусственного интеллекта, Ташкент, Узбекистан*

**Олимжон МИРЗАЕВ,**

*Научно-исследовательский институт развития цифровых технологий и  
искусственного интеллекта, Ташкент, Узбекистан*

**Жахонгир НОРКУЛОВ,**

*Научно-исследовательский институт развития цифровых технологий и  
искусственного интеллекта, Ташкент, Узбекистан*

DOI: <https://doi.org/10.47689/978-9943-7818-0-1-pp233-238>

**Аннотация.** В работе рассмотрены вопросы, связанные с построением модели алгоритмов распознавания, предназначенных для решения задачи классификации объектов в условиях большой размерности пространства признаков. Предложен новый подход к построению модели алгоритмов распознавания, основанный на построении элементарных пороговых правил. Основная идея предложенной модели алгоритмов распознавания заключается в формировании набора предпочтительных элементарных пороговых правил. Отличительная особенность предлагаемой модели, заключается в определении подходящего набора предпочтительных элементарных пороговых правил при построении экстремального алгоритма распознавания.