

## ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ

© 2020 Тойменцева Ирина Анатольевна  
доктор экономических наук, доцент

© 2020 Панченков Михаил Анатольевич  
аспирант

Самарский государственный экономический университет  
E-mail: tia67@rambler.ru

**Ключевые слова:** транспортно-логистическая инфраструктура, транспортный коридор, международные пути сообщения, импорт, экспорт, внешняя торговля.

В статье рассмотрена тенденция развития транспортно-логистической инфраструктуры Республики Узбекистан. Доказана необходимость внедрения логистики в обеспечение транспортных перевозок. Выявлены основные партнеры Узбекистана по внешнеторговым операциям, определена структура импорта и экспорта товаров. Дана характеристика международных центров логистики Узбекистана. Определена роль мультимодальных транспортно-логистических центров международного уровня, позволяющая повысить эффективность транспортного процесса.

Логистика играет стратегически важную роль в формировании информационных, торговых, финансовых и сервисных потоков при ведении бизнеса во всех странах. Страны Центральной Азии, в которые входят: Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистана и Кыргызстан, объединяет единая географическая особенность - они не имеют прямого выхода к Мировому океану, что наложило определенный отпечаток на развитие экономик этих государств, национальную безопасность и внешнюю политику<sup>1</sup>.

Республика Узбекистан занимает главное геостратегическое положение, является крупнейшим торговым рынком, через который проходит наибольший объем товарного потока, поэтому у нее самая развитая экономика среди стран Центральной Азии. В Узбекистане, в настоящий период времени, с целью минимизации издержек при осуществлении грузовых и пассажирских перевозок, начинается интенсивное внедрение логистических способов и методов управления в транспортный процесс, однако это происходит не так быстро, как в западных странах. Поэтому тема тенденции развития транспортно-логистической инфраструктуры республики Узбекистан является актуальной.

Проблема связана с тем, что не только в Узбекистане, но и во многих других странах СНГ логистику отождествляют в основном с транспортировкой и хранением грузов. Однако практика ведущих европейских стран по вопросам организации и ведения бизнеса показывает, что логистика имеет множество других функциональных областей, таких как закупочная, производственная, информационная и сбытовая.

До недавнего времени предприниматели Узбекистана при ведении торгового бизнеса, ограничивались доставкой товаров от производителя до потребителя, используя традиционные способы, концентрировали внимание только на самом процессе

товародвижения, но как показывает практика этого не достаточно, потребители хотят получить весь спектр сопутствующих услуг.

Поэтому так важно сосредоточить внимание на осуществлении интермодальных перевозках с оказанием всего комплекса сервисных услуг, что требует наличия высококвалифицированных специалистов в этой области<sup>2</sup>. Растет уровень мобильности населения, проявляющийся в увеличении количества его транспортных перемещений как внутри страны, так и за ее пределами, что свидетельствует о цивилизованном образе жизни людей.

До 1991 года Узбекистан, кроме северного пути, не имел выхода к международным транспортным коридорам, что отрицательным образом сказывалось на экономике страны и на внешней торговле с другими странами. Начиная, с 90-х годов и в начале этого века большое внимание уделялось созданию транспортной инфраструктуре, что позволило обеспечить выход на новые мировые рынки. В этот период времени отмечается усиленное строительство новых железнодорожных сообщений и магистралей, способствующих созданию единой железнодорожной сети. Сегодня общая протяженность железнодорожной сети превышает 7000 км, и позволяет объединить все регионы Узбекистана.

Важным аспектом в развитии международных отношений является наличие современных автотранспортных магистралей и в настоящее время общая протяженность автомобильной дорожной сети превышает 200 тысяч километров. Это основной вид транспорта, посредством которого происходит основная доставка грузов и пассажирских перевозок. Автомобильный транспорт имеет преимущества перед другими видами транспорта, считается наиболее приоритетным, так как именно его используют при перевозке сельскохозяйственной продукции, текстильных изделий и других товаров в разные страны. В Узбекистане высокими темпами развивается и авиационный транспорт, есть 11 международных аэропортов, которые обеспечивают сообщение с более чем 50 городами Европы и Азии.

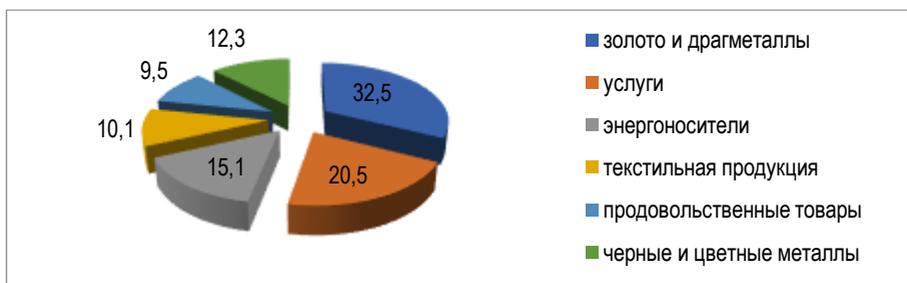
Таким образом, можно сделать вывод о том, что на данный момент времени в Узбекистане все виды транспорта динамично развиваются и правительство Республики выделяет не малые средства в совершенствование транспортной инфраструктуры

Развитая транспортная инфраструктура страны позволит осуществлять свободное перемещение не только людей, но грузов, возможность предоставления разнообразных и качественных услуг, что обеспечивает единство экономического пространства. Устойчивое развитие транспорта способствует развитию конкуренции в сфере торговли и предпринимательства, обеспечению целостности, безопасности жизнедеятельности людей и интеграции в мировое пространство<sup>3</sup>.

Согласно проведенным исследованиям за 2019 г основным партнером по внешне-торговым операциям является Китай (18,1% в общем обороте товаров), Российская Федерация (15,7%), Казахстан (8%), Южная Корея (6,5%) и Турция (6%).

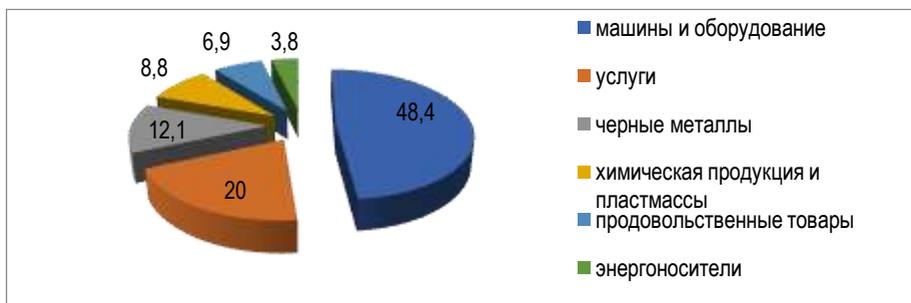
По итогам 2019-го внешнеторговый оборот Республики Узбекистан составил 42,2 миллиарда долларов, что на 26% выше анализируемого показателя 2018 г. Объем экспорта увеличился на 28% и составил 17,9 миллиарда долларов, а импорта на 25 % и достиг величины 24,3 миллиарда долларов.

Наибольшую долю в общем объеме экспорта занимают золото и драгметаллы (32,5%), услуги (20,5%), наименьшую продовольственные товары (9,5%). Результаты представлены на рис. 1.



**Рис. 1. Структура экспорта товаров**

Наибольшая доля в общем объеме импорта принадлежит машинам и оборудованию (48,4%), а наименьшая приходится на энергоносители (3,8%). Результаты представлены на рис. 2.



**Рис. 2. Структура импорта товаров**

Как показывает мировой опыт, для повышения эффективности транспортно-логистического сектора, необходимо создание множества объектов, которые называются логистическими центрами и транспортными терминалами. К важнейшим международным центрам логистики Узбекистана относят<sup>4</sup>:

- крупнейший терминал международных грузовых авиаперевозок СИЭЗ "Навои" - авиационный хаб в г. Навои.

- один из самых крупных логистических центров по обслуживанию автомобильных и железнодорожных перевозок - СИЗ "Ангрен".

- "сухой порт Ташкент", расположен на пересечении региональных и международных транспортных маршрутах и предназначен для оказания услуг по обработке, хранению, транспортировке и таможенной очистке грузов.

- холодильно-складской логистический комплекс "Sergeli-Agrofresh", который имеет современное оборудование и обеспечивает разные автоматизированные режимы хранения грузов, как по температуре, так и по влажности, а также осуществляет выполнение всех логистических операций по обработке груза с момента сортировки до наклеивания этикеток и маркировки.

Наряду с положительными моментами стратегического развития Узбекистана, следует сказать о том, что Узбекистан производит в большом объеме разнообразную

сельскохозяйственную продукцию, но из-за отсутствия логистических центров по ее переработке, упаковке и хранению, более половины полученного урожая становится не конкурентоспособным на внешнеторговом рынке.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что Узбекистан хотя и имеет несколько крупных транспортно-логистических центров, но их не достаточно, к тому же не все терминалы отвечают современным требованиям, поэтому следует в дальнейшем расширять базу складских терминалов, развивать и улучшать транспортную инфраструктуру региона.

Правительство Узбекистана способствует расширению международных коридоров, модернизирует имеющиеся магистрали и улучшает транспортную инфраструктуру страны, о чем свидетельствует стратегия ее развития до 2030г. На основании принятой стратегии доля промышленности страны в ВВП должна вырасти до 37%, что позволит диверсифицировать структуру экспорта, увеличить в ней объем товаров с высокой добавленной стоимостью и снизить долю сырьевых ресурсов. Развитие экономики Узбекистана потребует коренных изменений в транспортной отрасли на основе внедрения интегрированной логистики, что позволит существенным образом расширить схемы международных транспортных маршрутов для экспорта и импорта товаров.

Мировой тенденцией сегодня является развитие высокотехнологичных транспортных коммуникаций, совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры, создание единой транспортной сети, объединяющей транспортные коридоры, по которым перемещаются грузы в разные страны<sup>5</sup>. Основное внимание направлено на создание крупных транспортных узлов вдоль трассы, где расположены крупнейшие мультимодальные терминальные комплексы (МТК) и транспортно-логистические центры, позволяющие осуществлять координацию протекающих в них потоковых процессов на основе использования передовых технологий. МТК позволяют объединить работу всех видов транспорта и всех участников транспортно-логистического процесса в единый центр управления, обеспечивающий выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю через экспедиторов и перевозчиков.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что такая схема доставки и обработки грузов посредством создания новых мультимодальных транспортно-логистических центров международного уровня даст возможность подключения к ним региональных логистических систем, что позволит в целом повысить эффективность транспортного процесса на 35-40%.

---

<sup>1</sup> Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: Проблемы формирования и развития. - М.: ВИНТИ РАН. 2010. - 432 с.

<sup>2</sup> Тойменцева И.А. Создание транспортно - логистической системы как залог развития инфраструктуры региона / И.А.Тойменцева, Е.В. Швецова // Вестник Самарского Государственного Экономического университета. - Самара, 2015. №4 - С. 15-17.

<sup>3</sup> Сергеев, В.И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В.И. Сергеев // Логистика и управление цепями поставок. - 2012. - № 5 (52). - С. 7-18.

<sup>4</sup> Транспорт и логистика в Узбекистане. - <http://iteca.uz/trans/rus/ForExhibitors/industry.php>

<sup>5</sup> Shermukhamedov A., Abirova G., Sidikova F. Development of international transport arteries. // British Journal of science, education and culture. Vol. IV, 1(5) January - June, 2014. - London: Univ. Press, 2014. - 243-246 pp.

## TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE AT THE NATIONAL LEVEL

© 2020 Toymentseva Irina Anatol'yevna  
Doctor of Economics, Associate Professor  
© 2020 Panchenkov Mikhail Anatolyevich  
Graduate Student  
Samara State University of Economics  
E-mail: tia67@rambler.ru

**Keywords:** transport and logistics infrastructure, transport corridor, international communication routes, import, export, foreign trade.

The article considers the development trend of the transport and logistics infrastructure of the Republic of Uzbekistan. The necessity of implementing logistics in the provision of transport services is proved. The main partners of Uzbekistan in foreign trade operations were identified, and the structure of imports and exports of goods was determined. The characteristic of international logistics centers of Uzbekistan is given. The role of multi-modal transport and logistics centers of international level, which allows to increase the efficiency of the transport process, is defined.

УДК 311  
Код РИНЦ 83.00.00

## ПРОГНОЗ ИНДЕКСА ПРОДУКЦИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

© 2020 Токарев Юрий Алексеевич  
кандидат экономических наук, доцент  
Самарский государственный экономический университет  
E-mail: tokarev\_ya@mail.ru

**Ключевые слова:** статистика, динамика, прогноз, сельское хозяйство, регион.

В статье рассматривается влияние кризисов на динамику сельского хозяйства Самарской области. Основное внимание уделено последствиям пандемии COVID-19. На основе статистических методов проведен анализ динамики индекса физического объема продукции. Выполнен прогноз, скорректированный на основе экспертных оценок.

Сельское хозяйство всегда было ключевой отраслью экономики. Именно эта сфера важна для продовольственной безопасности страны и повышения уровня жизни граждан. В сочетании с обрабатывающими производствами сельское хозяйство составляет единый комплекс - агропромышленный (АПК). Его продукция - не только продукты питания, но и сырье для других промышленных отраслей<sup>1</sup>. Исходя из этого, любые кризисные явления в экономике наиболее болезненно сказываются на сельскохозяйственном производстве. При этом не имеет значения, какую природу имеют кризисы - климатическую, биологическую или экономическую.