

ЛИТЕРАТУРА

1. Горяинов, А. Машинное обучение в логистических и транспортных системах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.researchgate.net/publication/339552657>. – Дата доступа 10.04.2023.

Представлено 16.05.2023

УДК 656.025.4

ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК И ГРУЗОБОРОТА УЗБЕКИСТАНА ЗА ПЕРИОД 2012–2022 Г.

DYNAMICS OF THE DEVELOPMENT OF THE VOLUME OF TRANSPORTATION AND CARGO TURNOVER OF UZBEKISTAN FOR THE PERIOD 2012–2022

Мамаджонов Х. И., студ.,

Устабоев А. Р., канд. техн. наук,

Атахонов Х. Б., ст. преп.

Наманганский инженерно-строительный институт,
г. Наманган, Узбекистан

H. Mamadjonov, student, Ustaboyev A. R., Ph. D. in
Engineering, Ataxonov X. B., Lecturer,

Namangan Civil Engineering Institute, Namangan, Uzbekistan

Экономическое развитие транспорта во многом зависит от эффективности функционирования транспортных коридоров. Приводится зависимость уровня качества показателей транспортной работы от предпочтений и особенностей конкретного вида транспорта и грузопотоков, соответствующих виду транспорта.

The economic development of Transportation has been considered largely dependent on the effectiveness of transportation corridor activities. The quality level of indicators of Transport performance depends on the advantages and characteristics of a particular type of transport, and cargo flows corresponding to the type of transport are listed.

Ключевые слова: транспорт, логистический центр, маршрутная сеть, город, логистика, груз.

Keywords: transport, logistics center, route network, city, logistics, cargo.

ВВЕДЕНИЕ

Для не имеющих прямого выхода к морю стран Центральной Азии, таких как Республика Узбекистан, экономическое развитие транспорта в значительной мере зависит от эффективности функционирования транспортных коридоров. Соответственно, для достижения экономического и социального прогресса ключевой приоритет должен быть отдан высокопроизводительному транспорту, объектам переработки и хранения грузов в таких коридорах. В этом ключе создание международных логистических центров (МЛЦ) таких как логистические центры в Навои и Ангрене, могло бы способствовать диверсификации экономик стран регионов и созданию на их базе конкурентоспособных и инновационных отраслей, которые обеспечили бы в системе мирового хозяйства конкретную «нишу» способную быстро адаптироваться к новым экономическим условиям.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Рыночные отношения требуют постоянного совершенствования подходов, методов и средств управления товарными и информационными потоками, с целью минимизации издержек в производстве и повышения уровня процессов поставок сырья и готовых товаров. Одним из таких подходов является логистика.

Логистика как наука разрабатывает научные принципы, методы, математические модели, позволяющие планировать, контролировать и управлять транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе перевозок грузов:

- доведения сырья и материалов до производственного предприятия;
- доведения готовой продукции (ГП) до потребителя в соответствии с его требованиями;
- передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Логистика как хозяйственная деятельность – это процесс управления движением и хранением сырья, материалов, полуфабрикатов

и ГП в хозяйственном обороте от первичного источника сырья до конечного потребителя ГП, а также связанной с этими операциями информацией.

Материальный поток – это поток товаров (готовые изделия, полуфабрикаты и сырье), находящиеся в процессе движения от производителя к потребителю в определенном интервале и вовлеченный в различные логистические операции.

Основные измерители потока товаров (материального потока)

- транспортная масса;
- транспортный путь;
- транспортное время.

Материальный поток и его свойства. Логистическая операция. Понятие материального потока является ключевым в логистике. Материальные потоки образуются в результате транспортировки, складирования и выполнения других материальных операций с сырьем, полуфабрикатами и готовыми изделиями – начиная с первичного источника сырья вплоть до конечного потребителя. Материальные потоки могут протекать между различными предприятиями или внутри одного предприятия. Прежде чем формулировать определение материального потока, разберем конкретный пример материального потока, протекающего внутри отдельного предприятия.

Логистика – это совокупность способов и средств по организации грузопотоков от поставщика к потребителю.

Логистика – это вид деятельности, связанный с минимизацией затрат при грузоперевозке.

Системы обеспечения логистики:

- транспортное обеспечение логистики;
- информационное обеспечение логистики;
- складское обеспечение логистики (терминал – логистический центр);
- сервисное обеспечение логистики;
- финансовое обеспечение.

Узбекистан занимает выгодное геостратегическое положение на Евразийском континенте – с древнейших времен территория современного Узбекистана находится на пересечении важнейших торговых путей, связывающих Восток и Запад («Великий шелковый путь»), в центре активного процесса внешних контактов.

Таблица 1 – Состояние и развитие экономики Узбекистана

Положение	Центральная Азия
Климат	Континентальный
Площадь	447,4 тыс. кв. км.
Население	36 млн. чел
Столица	Ташкент (более 3,2 млн. человек)
Территориальные единицы	12 регионов и Автономная Республика Каракалпакистан
Грамотность	99 %
Религия	в большинстве мусульмане
Официальный язык	Узбекский
Валюта	Сум

Показатели уровня транспортной работы определяют преимущества и особенности того или иного вида транспорта. Одни показатели характеризуют возможности транспорта, другие позволяют потребителю оценить и выбрать наиболее приемлемый вариант транспортного обслуживания.

Показатели позволяют оценить:

- размеры работы, например объем и дальность перевозки, грузо- и пассажирооборот, грузонапряженность, плотность транспортной сети, транспортную подвижность населения, производительность труда, трудоемкость;

- технико-эксплуатационные характеристики, например провоз и пропускную способности, сроки и скорости доставки, производительность транспортных средств, уровень сохранности качества;

- экономические (стоимостные) данные и результаты, например тарифы и цены на транспортные услуги, стоимость основных производственных фондов, удельные капитальные вложения, себестоимость перевозок, рентабельность, стоимость грузовой массы в процессе перевозки, прибыль.

Объем перевозок грузов (Q_T) – это число тонн перевозимой продукции в единицу времени. Объем перевозок может быть местный для транспортного участка или пункта и транзитным. Единицей времени может быть любой период: сутки, неделя, декада, месяц и год.

Объем перевозок позволяет судить о качестве транспортного обслуживания отраслей экономики, сравнивая объем производства товаров или численность жителей с учетом подвижности населения с объемами перевезенных грузов или пассажиров (рис. 1):

- экспортно-импортные перевозки (конкретного государства);
- международные транзитные;
- перевозки грузов иностранными фрахтователями (ГИФ) (фрахтователь здесь понимается как перевозчик).

Принципиальные различия между этими группами проявляются в транспортно-технологических схемах доставки грузов, в организации транспортно-экспедиционного обслуживания, в системе оплаты за перевозку и взаимных расчетов участников процесса.

Наиболее важными из них являются особенности транспортно-технологических схем доставки товаров, определяющие различия в правовых и финансово-экономических аспектах.

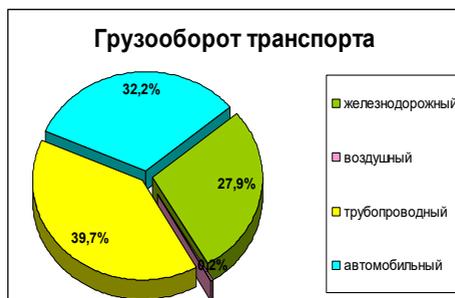


Рисунок 1 – Грузооборот транспорта.

Так, например, в экспортно-импортных перевозках товаров грузоотправитель (поставщик) и грузополучатель (потребитель) находятся на территории страны экспортера или импортера товара (например, в Узбекистане или любом другом государстве мира), а поэтому весь объем перевозок вовлечен либо в производство, либо в сферу потребления, т. е. находится в сфере обращения. В этом случае несколько сложны международные смешанные перевозки товаров с участием нескольких видов транспорта.

В то же время в международных транзитных перевозках и перевозках ГИФ как (грузоотправитель, так и грузополучатель могут находиться за пределами конкретной страны).

Второе различие – в формировании грузового рынка. Общий рынок перевозок (по Республике Узбекистан) для экспорта-импорта не зависит от оборота экспедиторов и определяется размерами внеш-

неторгового оборота страны в сложившейся экономической ситуации. В международных транзитных и перевозках ГИФ положение иное. Рынок груза формируется за пределами страны, не зависит от состояния экономики этой страны, а также значительно больше того объема, который может осваиваться и фактически осваивается транспортом конкретной страны. Отсюда фактический объем перевозки грузов иностранными перевозчиками, привлекаемых к международным транзитным перевозкам, полностью зависит от состояния их технической базы транспорта, квалификации, репутации и добросовестности международных перевозчиков, а также определяется согласованностью действий и правильным государственным регулированием в этом отношении рынка.

ЛИТЕРАТУРА

1. Nazarov, A. Selection of rational order of buses in traffic routes / A. Nazarov, A. Ustaboev // Harvard Educational and Scientific Review, 2(1), 2022.

2. Nazarov, A. Method of determination of public passenger transport interval for “critical situations” / A. Nazarov, A. Ustaboev // Harvard Educational and Scientific Review, 1(1), 2021.

3. Назаров, А. А. Пути оптимизации городского пассажирского транспорта в Узбекистане / А. А. Назаров, А. Р. Устабоев // Актуальные вопросы совершенствования технической эксплуатации мобильной техники, 2020. – Р. 231–236.

4. Nazarov, A. Criteria for assessing the provision of transport services to passengers in the urban community / A. Nazarov, A. Ustaboev // The Scientific Journal of Vehicles and Roads, 2021(2). – Р. 23–26.

5. Alimukhamedov, Sh. Estimation of the interval of movement of public passenger transport in the direction / Sh. Alimukhamedov, A. Nazarov, A. Nazarov, A. Ustaboev // AIP Conference Proceedings 2432, 030055, 2022.

6. Устабоев, А. Р. Изучение факторов, влияющих на эффективность работы пассажирского транспорта / А. Р. Устабоев. – М. : Высшая школа, 2017. – С. 11–12.

7. Мамаджонов, Х. Логистик тизимларда ташиш жараини ташкил этиш механизмлари / Х. Мамаджонов, А. Устабоев, Х. Атахонов // Current approaches and new research in modern sciences, 2(1), 2023. – С. 137–141.

8. Normirzayev, A., Yo'l gipnoziga olib keladigan omillar / A. Normirzayev, A. Ustaboyev, X. Ataxonov, Mamadalimov // Механика ва технология илмий журналы, (4), 2021. – С. 42.

9. Raximjonovich, U. A. Logistikani tashqi rivojlanishi (paradigmalar) / U. A. Raximjonovich // Scienceweb academic papers collection, 2022.

10. Nazarov, A. Логистика тизими фаолиятининг услубий тамойиллари ва унинг бугунги ҳолати / A. Nazarov // Scienceweb academic papers collection, 2022.

Представлено 11.05.2023

УДК 339.727.22

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ

INTERNATIONAL EXPERIENCE IN REGULATION OF THE FOREIGN DIRECT INVESTMENT

Соломко М. В., научн. сотр.,

ГНУ «Институт экономики НАН Беларуси», г. Минск, Беларусь

M. Solomko, researcher,

Institute of Economics of NAS of Belarus, Minsk, Belarus

В статье систематизированы ограничительные меры различных стран по отношению к иностранным инвестициям. Рассмотрены особенности регулирования допуска иностранных инвестиций в отдельных странах.

The article systematizes restrictive measures in various countries in relation to foreign investment. The features of foreign investment regulation access in several countries are described.

Ключевые слова: *прямые иностранные инвестиции, инвестиционный режим, принимающие страны, чувствительные секторы.*

Keywords: *foreign direct investment, investment regime, host countries, sensitive industries.*