

УДК. 656.073

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ КАК СРЕДСТВО  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ  
УСЛУГ В СТРАНЕ

TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS AS A FACTOR OF  
ENSURING THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS  
SERVICES IN THE COUNTRY

Абсаттаров И. Х.

Научный руководитель- Саматов Г.А., д.э.н., профессор,  
Ташкентского государственного университета транспорта, г.Ташкент,  
Узбекистан

**isomiddinabsattorov@gmail.com**

I. Absattarov,

supervisor, Samatov G., Doctor of economical sciences, Professor,  
Tashkent State Transport University, Tashkent, Uzbekistan

**isomiddinabsattorov@gmail.com**

*Аннотация. Повышение уровня транспортных услуг в каждой стране рассматривается как средство влияния на изменение объема внешнего и внутреннего грузооборота этих стран. В данной статье высказаны мнения о развитии транспортно-логистических центров страны в целях повышения уровня транспортно-логистических услуг, а также оценена доля транспортно-логистических центров в общем объеме транспортных услуг.*

*Abstract. Increasing the level of transport services in each country is considered a means of influencing changes in the volume of external and internal freight turnover of these countries. In this article, opinions on the development of the country's transport-logistics centers in order to increase the level of transport-logistics services are expressed, and the share of transport-logistics centers in the total transport services is evaluated.*

*Ключевых слов: транспортно-логистический центр, транспортные услуги, геолокация, логистика, качество услуг.*

*Key words: transport and logistics center, transport services, geolocation, logistics, quality of services.*

## **Введение.**

На сегодняшний день развитие электронной коммерции и увеличение торговых связей между странами привели к увеличению спроса на транспортные услуги на рынке транспортных услуг. Для удовлетворения потребностей в транспортных услугах необходимо повысить уровень транспортно-логистических центров, терминалов и складских услуг в стране. Повысить качество логистических услуг можно за счет привлечения в отрасль инновационных технологий и передовых специалистов, принятия целенаправленных мер по увеличению развития транспортной инфраструктуры, постоянного развития и регулирования отрасли со стороны государства. В разных странах существуют разные подходы к организации логистических центров в зависимости от их географического положения, возможностей транспортной инфраструктуры и национального видения [1]. Ниже мы обсудим цели, процессы развития и их значение для организации транспортно-логистических центров в Европе и других зарубежных странах. Процесс активного развития ТЛЦ, в частности в Европе и США в 70-х годах прошлого столетия связан с ситуацией на мировом логистическом рынке.

С момента появления первых логистических центров, обеспечивающих функции хранения, со временем происходил процесс трансформации логистических центров до предоставления комплексных услуг, обеспечивая взаимодействие участников процесса перевозки, таких как грузоотправители, экспедиторы, таможенные структуры. Размещение логистического центра обеспечивалось удобным расположением подъездных (автомобильных и железнодорожных) путей, близостью нахождения основных потребителей, что в конечном итоге давало возможность минимизировать расходы на поставку продукции [2]. Важным вопросом при создании ТЛЦ является выбор рационального расположения. Нерациональное размещение может привести к перегрузкам существующей инфраструктуры, перераспределению перевозок через центры городов, разрушению автомобильных дорог, не приспособленных для перевозки тяжелых грузов. Выбор подходящего места для логистического центра позволяет повысить эффективность до 40 процентов [3].

## **Основная часть.**

С 1985 по 2000 годы во многих странах Европы при помощи государства активно стали строиться логистические центры. Характерной чертой логистических центров Европы являются различия в их определении и цели создания. Цели создания также имеют различия: так, в Германии целью было обеспечение взаимодействия всех видов транспорта, в Португалии - эффективное использование существующей транспортной сети и стимулирование железнодорожных перевозок, перевозок между портами и внутренними районами страны, в Италии главная цель заключалась в привлечении транзита грузов по морю. Международный опыт свидетельствует, что интегрированное логистическое обслуживание обеспечивает наибольшую эффективность как на микро-, так и на макроуровне, при котором логистические компании (операторы, провайдеры) представляют комплексные логистические услуги по продвижению и обслуживанию товарно-материальных потоков. Комплекс инфраструктурных мощностей, расположенных на локальной территории, где интегрируются звенья операционной логистической деятельности, получил за рубежом название «логистический центр». Постоянный рост экспорта транспортных услуг наблюдается в странах, которые больше внимания уделяют развитию транспортно-логистических центров. Услуги ТЛЦ играют важную роль в создании условий для эффективного движения продукции в логистической системе. Развитие экономики тесно связано с развитием логистики, которая должна соответствовать ожиданиям клиентов и приносить прибыль. Факторами, влияющими на процесс принятия решения о создании ТЛЦ являются: повышение уровня обслуживания клиентов, сокращение времени, снижение затрат, глобализация, организационная интеграция. Услуги ТЛЦ являются составной частью экспорта транспортных услуг, занимая порядка четверти доли в общем объеме экспорта услуг. Объемы экспорта транспортных услуг в ЕАЭС в 2019 г.: Армения 274, Беларусь 4019, Казахстан 3974, Кыргызстан 269,5, Россия 20605,4, ЕАЭС 29141,9 млн. долл [4]. К этому времени экспорт транспортных услуг Узбекистана составил 3 миллиарда 560,2 миллиона долларов. Реализуемые в Узбекистане меры по модернизации экономики, всесторонней поддержке и стимулированию экспорта, обеспечению устойчивого роста его объемов требуют выработки

дополнительных мер по созданию благоприятных условий для дальнейшей диверсификации внешнеторговых маршрутов, созданию логистических центров, формированию альтернативных максимально эффективных транзитных коридоров, обеспечивающих выход экспортной продукции страны на перспективные международные рынки.

Интеграция в сфере транспорта крайне актуальна в контексте стремления к развитию логистики и инфраструктуры транспортных систем в стране. Интеграция транспортно-логистических центров в глобальные цепочки создания добавленной стоимости и увеличение транзитного потенциала. Узбекистана возможны при реализации геостратегических преимуществ Узбекистана и рациональном использовании существующих транспортных коммуникаций. Достижение этой задачи во многом зависит от оптимального расположения ТЛЦ и оказываемого перечня логистических услуг для контрагентов международных цепей поставок. Для развития транзитного потенциала Узбекистана важным моментом является рациональное размещение ТЛЦ с учетом привязки к евразийским транспортным коридорам и маршрутам.

Принимая во внимание тяготение месторасположения ТЛЦ к столичным регионам и крупным агломерациям, а также недостаточность в удаленных регионах, первостепенное значение приобретает равномерность покрытия зон обслуживания ТЛЦ на евразийских транспортных коридорах и маршрутах. Эффективно использовать многокритериальные методы принятия решений при выборе геолокации транспортно-логистических центров [5].

В Узбекистане в период независимости осуществлены комплексные меры по формированию и развитию национальной транспортной системы, приоритетными направлениями которой были инвестиции в транспортную инфраструктуру и строительство новых автомобильных и железных дорог.

По оценкам экспертов международной компании Boston Consulting Group, Узбекистан занимает в Центральной Азии стратегическое местоположение и обладает развитой транспортной инфраструктурой. По их мнению, в следующие десять лет инвестиционный потенциал Узбекистана составит \$65 млрд, из которых на не сырьевые отрасли придется до \$20 млрд.

По итогам 2022 г. внешнеторговый оборот Узбекистана составил \$50,0 млрд и вырос на \$7,8 млрд или на 18,6% по сравнению с 2021 годом. Товарооборот Узбекистана в 2023 году вырос на 23,8% — до 62,6 млрд долларов. За 2022 год объем международных перевозок грузов Республики Узбекистан составил 53,6 млн. т. (+8,2%), из них: экспорт – 15,4 млн. т. (-2,0%), импорт – 26,0 млн. тонн (+8,6%), транзит – 12,2 млн. тонн (+23,2%). В период с 2000 по 2022 год наблюдались устойчивые темпы роста показателей грузоперевозок. Объем перевезенных грузов с 2000 года вырос более чем в 1,9 раза и к 2022 году составил 1 386,4 млн тонн (из них автомобильным транспортом – 1 284,1 млн тонн, железнодорожным транспортом – 102,3 млн тонн, воздушным транспортом – 64,3 тыс. тонн), таким образом, грузооборот также увеличился в 1,9 раза (2000 - 24 млрд. тонн), а в 2022 году – 45,8 млрд. тонн. В общем объеме услуг доля транспортных услуг в 2010 году составляла 38,8%, а к 2022 году этот показатель составил 24%. В то время как средние темпы роста транспортных услуг за этот период составили 119 процентов, общие темпы роста услуг составили 124 процента.

В настоящее время общее количество крупных мультимодальных-логистических центров на территории Республики Узбекистан составляет 15, а их ежегодный объем грузоперевозок составляет 10,4 млн. тонн.

Индекс эффективности логистики LPI, публикуемый каждые два года Всемирным банком, является одним из основных показателей, оценивающих развитие транспортно-логистического сектора в странах.

В индексе эффективности логистики Всемирного банка в 2023 году по сравнению с отчетом за 2018 год Узбекистан улучшил свои показатели на **11** позиций и занял **88-е** место среди 139 стран. По данному показателю он занимает **5-е** место среди стран СНГ и **2-е** место в Центральной Азии.

Согласно отчету индекса за 2023 год, по Республике Узбекистан эффективность процесса таможенной проверки заняла 74-е место (в 2018 году 140-е место), качество транспортной инфраструктуры – 89-е место (в 2018 году 77-е место), международные перевозки – 91-е место (в 2018 году 120-е место), компетентность и качество логистических услуг – 92-е место (в 2018 году 88-е место), возможность отслеживать грузы – 105-е место (в 2018 году 90-е место).

место) и своевременность доставки грузов – 101-е место (в 2018 году 91-е место).

### **Заключение**

Судя по приведенной статистике, спрос на транспортные услуги в Узбекистане растет с каждым годом. Путем анализа этих показателей в стране проводятся постоянные научно-исследовательские работы по развитию существующей транспортной инфраструктуры, созданию современных сетей транспортно-логистических центров и обеспечению потребностей рынка транспортных услуг.

### **Литература:**

1. F. A. Samatov, I. X. Absattorov, D. Q. Hakimov, Q. Sh. Matrasulov. "Transport jarayonida logistika markazlarining tutgan o'rnini, ularning terminologik rivojlanishi va joylashuv joyini tanlash shartlari": Scientific Journal Of Mechanics And Technology ISSN 2181-158X, Volume 5, Issue 1, Special Issue 2024
2. Аналитический доклад «Анализ состояния и современных тенденций развития транспортно-логистических центров в целях выработки рекомендаций по их развитию в рамках Евразийского экономического союза»: Департамент транспорта и инфраструктуры. Москва 2021
3. F. A. Samatov, I. X. Absattorov, D. Q. Hakimov. Logistika markazlari va ularning joylashuv o'rinlarini asoslash: adabiyotlar tizimli tahlili. "Turkiy davlatlarning o'zaro manfaatli integratsiyasi – barqaror taraqqiyot kafolati" xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya. Toshkent davlat transport universiteti. Toshkent 2024. 487-494 b.
4. Статистический сборник «Статистика внешнего сектора ЕАЭС 2019»,  
[http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/fin\\_stat/statistical\\_publications/Documents/finstat\\_4/finstat\\_4\\_2019.pdf](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/fin_stat/statistical_publications/Documents/finstat_4/finstat_4_2019.pdf)
5. G. A. Samatov, I. X. Absattorov, D. Q. Hakimov, Q. Sh. Matrasulov. "Use of multi-criteria decision-making methods in solving the problem of location selection in the organization of transport-logistics centers" Journal of Transport ISSN: 2181-2438 Volume:1. Issue:2. 25-31 cp. 2024

Представлено 5.11.2024