

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КЛАСТЕР КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

Р. Абдуллаев

Магистрант Ташкентский государственный транспортный университет.

Н.С. Сарвирова

к.э.н и.о профессора,

Ташкентский государственный транспортный университет.

Т.Ш. Муминов

Ассистент кафедры «Транспортная логистика», Ташкентский государственный транспортный университет.

АННОТАЦИЯ

В данной работе рассмотрены характеристики транспортно-логистических кластеров создания и развития транспортно-логистического кластера. Однако при создании кластеров возникает множество вопросов, одним из которых является оценка эффективности деятельности создаваемого кластера.

Ключевые слова: *Транспортный комплекс, инфраструктура, стратегия, кластер, транспортно-логистический кластер.*

ABSTRACT

This paper considers the characteristics of transport and logistics clusters for the creation and development of a transport and logistics cluster. However, when creating clusters, many questions arise, one of which is the assessment of the effectiveness of the cluster being created.

Key words: *Transport complex, infrastructure, strategy, cluster, transport and logistics cluster.*

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время развитие транспортного комплекса является одним из приоритетных направлений государственной политики Республики Узбекистан. Спрос на транспортные услуги в разрезе рыночной экономики определяется теперь не только объемом и уровнем качества оказываемых перевозочных услуг, но и актуальными направлениями развития различных производственных отраслей инфраструктуры страны.

В январе-июне 2022 г. всеми видами транспорта перевезено 666,1 млн. т грузов, что составляет 100,6% к уровню января-июня предыдущего года. Наряду с этим, грузооборот достиг 36,2 млрд. т-км, т.е. стал на 2,9% выше

уровня января-июня 2021 г. Среднее расстояние перевозки одной тонны груза достигло 54,4 км против 53,2 км в 2021 г [1].



	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Перевозка грузов (млн. т)	589,4 102,0 %	662,0 114,7 %	666,1 100,6 %
Грузооборот (млн. т-км)	31 628,0 93,4 %	35 205,7 114,1 %	36 243,7 102,9 %

Рис. 1. Основные показатели деятельности транспорта в январе-июне 2020-2022 гг. (объем и темпы роста)

Базовым документом по реформированию транспортной сферы в нашей стране стало постановление Президента «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 гг.» от 2 декабря 2017 года [2]. Указанным постановлением утверждена Комплексная программа совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки.

ОБСУЖДЕНИЕ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Таким образом данный документ и другие сопутствующие подзаконные акты, определяющие деятельность и развитие транспортного комплекса страны, является основанием полагать, что Узбекистан по праву становится лидером региона Центральной Азии в реформировании сферы логистики и транспорта.

Очевидно, что дальнейшее интенсивное развитие транспортной отрасли региона становится возможным при наличии структурных преобразований, связанных с изменением системы управления как комплексом в целом, так и его отдельных предприятий. Нынешняя стратегия развития отрасли требует внедрения новых форм сотрудничества предприятий и организаций транспорта, предполагающих активное участие в процессах их взаимодействия местных органов власти, научных центров, образовательных и кредитных учреждений, а также должна быть разработана с учетом региональных факторов [3].

Кластер является одной из наиболее перспективных форм организации и управления транспортными предприятиями и организациями, оказывающими сопутствующие услуги.



Рис. 2. Принципиальные характеристики отраслевого кластера

Определяя содержание и сущностные характеристики понятия, транспортно-логистический кластер можно представить как форму отраслевой кооперации предприятий и организаций, предоставляющих полный спектр услуг по подготовке, транспортировке и хранению груза, информационно-консультационному обслуживанию, а также образовательной и научно-инновационной поддержке в области транспорта с получением синергетического эффекта от взаимодействия каждого составляющего компонента.



Рис. 2. Основные цели создания кластера в транспортной отрасли

Целесообразность создания и развития транспортно-логистического кластера, в первую очередь, основывается на выборе места его дислокации. Инициатива по его формированию должна исходить от органов государственного (регионального, местного) управления. Однако при создании кластеров возникает множество вопросов, одним из которых является оценка эффективности деятельности создаваемого кластера.

Учитывая характеристики согласно рис.2, для критерия оценки по созданию транспортно-логистического кластера можно использовать методику оценок подобно критериям оценки транспортно-экспедиционных компаний.

Так, критерии оцениваются по 3-балльной шкале, где «0» баллов – создание отраслевого кластера не окажет влияние на развитие отрасли либо окажет отрицательное влияние; «5» баллов – создание отраслевого кластера окажет незначительное влияние на развитие отрасли; «10» баллов – создание отраслевого кластера окажет существенное положительное влияние на развитие отрасли.

Таким образом, показатель эффективности создания транспортно-логистического кластера можно определить как среднеарифметическое итоговых оценок по всем предложенным характеристикам. Создание кластера можно считать целесообразным, а его работу эффективной в том случае, если итоговая оценка будет более 7,5 баллов, так как в этом случае создание отраслевого кластера окажет существенное положительное влияние на развитие отрасли, и, соответственно, определит эффективность создаваемого отраслевого кластера.

REFERENCES

1. Официальный сайт Государственного Комитета Республики Узбекистан по статистике ()
2. Постановление Президента Республики Узбекистан, от 02.12.2017 г. № ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы».
3. Сомко М.Л., Транспортно-логистический кластер: новый подход к развитию отрасли//Дискуссия. 2012. №8. (<https://cyberleninka.ru/article/n/transportno-logisticheskiy-klaster-novyy-podhod-k-razvitiyu-otrasli>)
4. Davron, Y., Botir, A., Zokirkhon, Y., & Tulkin, M. (2022). DETERMINING THE IMPACT OF WEATHER INDICATORS ON PASSENGER TRAFFIC IN PUBLIC TRANSPORT. *Universum: технические науки*, (1-3 (94)), 64-70.

5. Мирзаев, Ф. Р., Назарова, В. Х., Ахмедов, Д. Т. У., & Юсуфхонов, З. Ю. У. (2022). КАЧЕСТВО ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ И КВАЛИФИКАЦИЯ ПЕРСОНАЛА. *Главный редактор: Ахметов Сайранбек Махсutowич, д-р техн. наук; Заместитель главного редактора: Ахмеднабиев Расул Магомедович, канд. техн. наук; Члены редакционной коллегии, 28.*