

УДК 656:005.932(476)

UDC 656:005.932(476)

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ

К.А. МАТКАРИМОВ

к.э.н., профессор факультета «Экономики»

Наманганский инженерно-технологический институт

Республика Узбекистан, Наманган

Аннотация. В статье рассматриваются актуальность проблемы транспортной логистики. Анализируются внешне-торговый оборот и внешнеторговый баланс Узбекистана с Белорусью. Обоснована необходимость развития эффективной транспортно-логистической системы для интеграции в международное транспортно-логистическое пространство. Освещены основные маршруты международных транспортных коридоров. На основе анализа предложено принять необходимые меры по дальнейшему совершенствованию существующих маршрутов и созданию новых маршрутов в целях обеспечения транспортных связей с основными торговыми партнерами Узбекистана, в частности, с Белорусью.

Ключевые слова: экспорт, импорт, внешняя торговля, транспортно-логистические услуги, транспортный коридор.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF FOREIGN ECONOMIC RELATIONS AND TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES BETWEEN UZBEKISTAN AND THE REPUBLIC OF BELARUS

K.A. MATKARIMOV

Ph.D., Professor, Faculty of Economics

Namangan Engineering and Technology Institute

Republic of Uzbekistan, Namangan

Annotation. The article discusses the relevance of the problem of transport logistics. The foreign trade turnover and foreign trade balance of Uzbekistan with Belarus are analyzed. The need for the development of an effective transport and logistics system for integration into the international transport and logistics space is substantiated. The main routes of international transport corridors are illuminated. Based on the analysis, it is proposed to take the necessary measures to further improve existing routes and create new routes in order to ensure transport links with the main trading partners of Uzbekistan, in particular, with Belarus.

Key words: export, import, foreign trade, transport and logistics services, transport corridors.

Актуальность исследования. Еще в глубокой древности более двух тысяч лет назад, через наш край пролегал Великий Шелковый путь, соединявший страны Востока и Запада. На всем обширном пространстве Великого Шелкового пути, на протяжении всей истории его существования активно шла торговля, взаимное обогащение различных культур, что сыграло огромную роль в экономическом и культурном развитии многих стран и целых народов, в развитии общечеловеческой цивилизации [1].

Сегодня глобализация международной торговли стала ещё одним мощным толчком для развития транспортных перевозок, поиска оптимальных международных маршрутов, снижения технических барьеров на пути движения грузов и создания современной транспортной инфраструктуры вдоль международных коридоров.

Рост и усложнение межгосударственных торгово-экономических отношений требуют создания условий для повышения эффективности управления ими. Состояние транспортно-логистических систем во многом определяет эффективность региональных и межгосударственных торгово-экономических связей. В таких условиях требуется формирование методологических принципов эффективного управления транспортно-логистическими системами.

Интенсивность процессов глобализации и интеграции в мире привела к расширению торговли между странами. Этот процесс, с одной стороны, требует развития системы транспортных коммуникаций и создания новых перспективных трансконтинентальных транзитных

коридоров, а с другой стороны, обуславливает взаимную координацию транспортных систем стран региона в увязке с глобальной транспортной системой [2].

В мировой практике функционируют специальные исследовательские центры и в рамках их деятельности, а также отдельными соисследователями проводятся целевые научные изыскания по проблемам развития транспортной системы. В частности, научными кругами часто затрагиваются, в основном, такие вопросы, как создание дешевых и коротких альтернативных транспортных коридоров для стран, не имеющих прямого выхода к морским портам, развитие мультимодальных транспортных коридоров, внедрение современных и удобных транспортно-логистических услуг, а также сокращение доли транспортных расходов в себестоимости товара.

Анализ. В результате осуществленных в республике за последние годы мер по стимулированию экспорта, оптимизации импорта и, в целом, по обеспечению сбалансированности внешней торговли, в 2023 году внешнеторговый оборот (ВТО) в Узбекистане составил 62,6 млрд долл. США и увеличился, по сравнению с 2022 годом, на 12,1 млрд долл. США, или на 23,9 %.

В результате создания необходимых условий для эффективной работы предприятий производства и сферы услуг в Узбекистане объем ВТО из года в год увеличивается. Из общего объема ВТО экспорт составил 24426,2 млн долл. США (2023 году отмечено увеличение на 23,8 %), а импорт – 38141,2 млн долл. США (увеличение на 24,0 %). В результате сальдо внешнеторгового оборота составило отрицательный баланс на сумму -13715,0 млн долл. США.

На сегодняшний день Республика Узбекистан осуществляет торговые отношения со 198 странами мира. Наибольший объем внешнеторгового оборота зафиксирован с КНР (21,9 %), Россией (15,8 %), Казахстаном (7,0 %), Турцией (5,0 %) и Республикой Корея (3,7 %).

Несмотря на географическую удаленность Узбекистан и Беларусь имеют возможности для расширения взаимодействия по многим направлениям торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества.

Беларусь входит в первую 20-ку основных торговых партнеров Узбекистана по объему внешней торговли. При этом за последние годы наблюдается положительная динамика роста взаимного товарооборота.

За период с 2017 года по 2023 год товарооборот Узбекистана с Беларусью увеличился в 3,4 раза и достиг 620,1 млн долл. США, экспорт вырос в 4,3 раза до 119,0 млн долл. США, а импорт в 3,2 раза до 501,1 млн долл. США (Табл.).

Следует отметить, что доля Республики Беларусь по итогам 2023 года в общем внешнеторговом обороте Узбекистана составила 1,0%, в общем экспорте – 0,5%, в общем импорте – 1,3%. Однако имеются все предпосылки для выполнения намеченной лидерами наших государств цели – довести объем взаимного товарооборота до 1 млрд долл. США.

Стоит отметить, что взаимная торговля между Узбекистаном и Беларусью представлена в основном готовой продукцией обрабатывающей промышленности, а не сырьевыми товарами.

В 2023 году в структуре экспорта в Беларусь 37% – заняла готовая одежда, 18% – различные ткани и пряжа, 17% – плодоовощная и пищевая продукция, 7% – электротехнические товары, 5% – различные готовые изделия и другие.

В структуре импорта из Беларуси 25% – составляли лесоматериалы, в том числе ДСП, 17% – мясная продукция, 16% – тракторы и части моторных средств, 7% – молочная продукция, 6% – различные готовые изделия, 5% – пищевая продукция и другие.

Проведенные анализы специалистов показывают, что еще имеется нереализованный экспортный потенциал по наращиванию поставок на рынок Беларуси продукции, которая завозится в страну из третьих стран. Это текстильная продукция, изделия из меди, отдельные виды электротехнических товаров, фрукты и овощи, в том числе сухофрукты, легковые автомобили и другое.

Таблица 1 – Динамика внешнеэкономических связей Узбекистана
(в млн. долл. США)

Показатели	Годы							К 2022 г., %
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Внешнеторго- вый оборот	26566,1	33429,9	41751,0	36256,1	42170,5	50500,3	62567,4	123,9
Экспорт	12553,7	13990,7	17458,7	15102,3	16662,8	19732,6	24426,2	123,8
Импорт	14012,4	19439,2	24292,3	21153,8	25507,7	30767,8	38141,2	124,0
Сальдо	-1458,7	-5448,5	-6833,6	-6051,5	-8844,9	-11035,2	-13715,0	

Окончание таблицы 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Внешнеэкономические связи Узбекистана с Беларусью								
Внешнеторговый оборот	182,4	418,5	332,8	262,1	378,9	540,4	620,1	114,7
Экспорт	27,4	41,3	48,9	42,6	59,7	128,8	119,0	92,4
Импорт	155,0	377,2	283,9	219,5	319,2	411,6	501,1	121,7
Сальдо	-127,6	-335,9	-235	-176,9	-259,5	-283,7	-382,1	
Доля Беларуси во внешнеэкономических связях Узбекистана								
Внешнеторговый оборот	0,7	1,3	0,8	0,7	0,9	1,1	1,0	
Экспорт	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,7	0,5	
Импорт	1,1	1,9	1,2	1,0	1,3	1,3	1,3	

Учитывая, что объемы экспорта Узбекистана в Беларусь в 4-5 раза меньше объемов импорта, реализация неиспользованного экспортного потенциала может сбалансировать нашу взаимную торговлю.

В свою очередь, в Узбекистане пользуется спросом белорусская продукция деревообрабатывающей, электротехнической отраслей, мясная, молочная продукция, сельскохозяйственная техника и другое.

Необходимо и дальше наращивать объемы двусторонней торговли в основном готовой продукцией, которую наши страны импортируют из третьих стран и использовать для этого фактор взаимодополняемости наших экономик.

За период с 2017 года число предприятий с белорусским капиталом увеличилось почти в 10 раз (с 22 ед. в 2017 г. до 209 ед. в 2023 г.).

На сегодняшний день в Узбекистане действуют 209 белорусских предприятий, из них 63 совместных и 146 со 100% иностранным капиталом.

Положительная динамика наблюдается также в объеме инвестиций из Беларуси. Так, если в 2020 г. объем белорусских инвестиций составил 5,8 млн долл. США, то в 2021 г. – 7,5 млн долл. США, в 2022 г. – 12,1 млн долл. США, а за 2023 г. данный показатель превысил 18,2 млн.

Основными сферами белорусских инвестиций является производство текстильных товаров, в частности готовой одежды, кожанной,

фармацевтической продукции, сельхозтехники, а также продукции растениеводства и животноводства, пищевой продукции и другие.

Кроме того, на территории Беларуси действуют более 100 предприятий с инвестициями Узбекистана.

Таким образом, режим беспошлинной торговли, установленный между странами, а также наличие взаимодополняемых сфер экономики, создают условия для расширения как торгово-экономического сотрудничества, так и кооперационных связей.

Следует отметить, что путем расширения кооперационных связей между производителями двух стран Узбекистан и Беларусь могут действовать друг другу для выхода отечественной и совместной продукции на рынки третьих стран, в частности на рынки Европы, Южной Азии и Ближнего Востока, что, несомненно, будет отвечать интересам развития наших экономик.

ВТО республики напрямую связана с транспортно-логистическими услугами. Объем экспорта услуг по итогам 2023 года составил 5179,7 млн долл. США, или 21,2 % от общего объема торгового экспорта и увеличился, по сравнению с 2022 годом, на 16,2 %. В составе экспорта услуг львиную долю занимают транспортные услуги (2236,2 млн долл. США, или 43,2%), поездки (туризм) (2143,1 млн долл. США, или 41,4%), телекоммуникационные, компьютерные и информационные услуги (8,5 %), прочие деловые услуги (3,1 %). В то же время на прочие услуги (3,8 %) наибольшая доля соответственно приходится на услуги страхования и пенсионного обеспечения (1,6 %), финансовые услуги (1,2 %), государственные товары и услуги (0,5 %) и др.

Объем импорта услуг за 2023 года составил 2566,4 млн долл. США, или 6,7 % от общего его объема и снизился, по сравнению с 2022 годом, на 1,6 %. В составе импорта услуг основную долю занимают поездки (туризм) (1339,3 млн долл. США, или 52,2%), услуги транспорта (539,2 млн долл. США, или 21,0%), телекоммуникационные, компьютерные и информационные услуги (239,6 млн долл. США, или 9,3 %), прочие деловые услуги (121,1 млн долл. США, или 4,7 %).

Доля транспортных услуг в общем объеме экспорта составила 3,6%. Доля транспортных услуг в общем объеме импорта составила 0,9%. Экспорт и импорт транспортных услуг составил 2775,4 млн. долл. США и составил 4,4% от общего объема ВТО.

Приведенный анализ показывает, что доля транспортных услуг в общем объеме экспорта составила 3,6%, а в общем объеме импорта составила 0,9%. Видно, что доля транспортных услуг в ВТО очень низка. Это, в свою очередь, требует реализации новых подходов к повышению эффективности транспортировки и хранения, то есть транспортно-логистической деятельности.

Выводы. Предложения и рекомендации. Приведенные выше аргументы также требуют особого внимания к важности транспортных услуг в организации внешней торговли. Поскольку основными торговыми партнерами Узбекистана являются страны СНГ или страны с возможностью обеспечения транспортных связей через систему наземного транспорта, особое внимание следует уделить использованию железнодорожного и автомобильного транспорта при перевозке внешнеторговых грузов.

Условия возрастающей конкуренции на мировых рынках вызывают необходимость дальнейшего расширения государственной поддержки экспортеров для продвижения на новые рынки и укрепления собственных позиций на традиционных рынках путем увеличения объема экспорта продукции [3]. Исходя из этого, утвержден перечень продукции, при экспорте которой осуществляется компенсация части затрат на ее транспортировку автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом.

В нормативно-правовых документах, принятых по дальнейшему развитию внешней торговли и поддержке экспорта, определено создать ряд возможностей для организации транспортных услуг [4]:

- расширение «зеленых коридоров» и транзитных возможностей в транспортной системе для осуществления внешней торговли, а также увеличение объема транзитного грузооборота до 15 миллионов тонн;
- расширение объемов и географии экспорта за счет диверсификации внешнеторговых маршрутов;
- повысить позицию Республики Узбекистан в индексе «эффективность логистики» (LPI) Всемирного банка до уровня не ниже 77-го места;
- создание сети транспортно-логистических центров с учетом основных пунктов формирования грузов в регионах;

- поэтапный переход международных транспортных документов («e-Permit», «e-TIR», «e-CMR») в электронную форму;
- снижение стоимости доставки грузов до 30 процентов;
- развитие существующих контейнерных терминалов на основе государственно-частного партнерства;
- увеличить долю контейнерных перевозок по железнодорожному пути как минимум в 2 раза;
- активизация двусторонних и многосторонних торгово-экономических отношений в рамках организации СНГ с учетом возможностей транспорта и логистики, особенностей взаимодополняемости в различных сферах.

Анализ показывает, что необходимо принять необходимые меры по дальнейшему совершенствованию существующих маршрутов и созданию новых маршрутов с целью обеспечения транспортного сообщения (железнодорожного и автомобильного транспорта) с основными торговыми партнерами Узбекистана.

В целях увеличения возможности перевозки коммерческих грузов по железной дороге необходимо принять меры по присоединению к следующим транспортным коридорам, проходящим через соседние страны:

- Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ). Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию;
- Южный коридор ТАЖМ. Данный коридор проходит по следующим маршрутам: Юго-Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии;
- Центральный коридор ТАЖМ. Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Центральная Азия – Северо-Западная Европа;
- Север – Юг. Международный транспортный коридор «Север-Юг» - мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов общей протяженностью 7200 км. От Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) с участием Казахстана на участках: морской порт Актау регионы Урала России и Актау – Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень Берекет (Туркменистан) –

Горган (Иран). Объем потенциального грузопотока в рамках коридора «Север-Юг» оценивается экспертами на уровне 20 млн. тонн в год;

- ТРАСЕКА. Связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море.

На автотранспорте повышение эффективности использования маршрута; Волгоград-Астрахань-Атырау-Актау-Бейнеу-Кунград-Нукус-Бухара-Навои-Самарканд-Джизак-Ташкент-Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Сарыозек-Талды-Корган-Ушарал-Таскёскен-Аягоз-Калбатау-Усть-Каменогорск-Риддер-города РФ; необходимо принять меры для присоединения к следующим маршрутам:

- Брест-Минск-Смоленск-Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уфа-Челябинск-Курган-Петропавловск-Нур-Султан-Караганда-Бурыбай-тал-Мерке-Кордай-Бишкек-Нарын-Торугарт-граница КНР;

- Брест-Минск-Смоленск-Москва-Рязань-Пенза-Самара-Уральск-Актобе-Кызылорда-Шымкент-Тараз-Талас-Ош-Иркештам-граница КНР;

- Брест – Минск – Смоленск – Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск – Костанай – Нур-Султан – Караганда – Алматы – Кордай – Бишкек – Ош – Хаджент – Душанбе – Дусты – Нижний Пяндж – граница Афганистана.

Исходя из вышеизложенного, мы считаем целесообразным провести следующие мероприятия при перевозке внешнеторговых грузов:

– развитие мультимодальных перевозок грузов, перевозимых в направлении «Север-Юг» через Республику Узбекистан и Трансафганский коридор («Термез - Мазари Шариф - Кабул – Пешовар»);

– дальнейшее совершенствование правовой базы двустороннего соглашения о развитии новых транспортно-транзитных коридоров и практической реализации международных соглашений, формирование условий для эффективной транспортировки и обработки грузов Республики Узбекистан в странах ближайшего соседства;

– обеспечить, чтобы основные транспортные коридоры, проходящие по территории Узбекистана, имели достаточную необходимую инфраструктуру, создать инфраструктуру некоторых маршрутов дальнего следования, которые в будущем смогут получить статус Международных транспортных магистралей, на основе современных требований;

- развитие международного сотрудничества путем ускорения приведения национальной правовой базы в соответствие с международной правовой базой;
- расширение парка подвижного состава большегрузных транспортных средств Национальных автомобильных перевозчиков;
- совершенствование системы выдачи разрешений на международные перевозки грузов на автомобилях;
- создать условия для формирования новых автомобильных дорог, которые обеспечат оптимальный автомобильный доступ к международным транспортным коммуникациям и увеличат объем транзитных перевозок [5,6].

Литература

1. Абдыкаримова Ш.Т. Великий шелковый путь – стратегическая дорога межконтинентального значения. http://www.rusnauka.com/13_NMN_2011/Stroitelstvo/2_85440.doc.htm
2. Ковалев М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина.— Минск : Изд. центр БГУ, 2017. — 327 с.
3. Постановление Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшей поддержке экспортной деятельности» от 07.05.2020 г. № ПП-4707. (Национальная база данных законодательства, 07.05.2020 г., № 07/20/4707/0545).
4. Указ Президента Республики Узбекистан «О стратегии развития нового Узбекистана на 2022-2026 годы» от 28 января 2022 года № УП-60. (Национальная база данных законодательства, 29.01.2022 г., № 06/22/60/0082, 18.03.2022 г., № 06/22/89/0227)
5. Matkarimov K.J. Issues of Modeling the Tariff for Services in Motor Transport on the Basis of Correlation-Regression Analysis. Palarch's Journal Of Archaeology Of Egypt/Egyptology 17(7) (2020), ISSN 1567-214x, 7563-7584
6. Matkarimov K.J. Transport Logistics: Current Problems, Development Initiatives. The American Journal of Applied Sciences, (2021). 3(04), 98-104.

УДК:658

UDC:658

ИННОВАЦИИ В КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ В СФЕРЕ УСЛУГ

Г.А. СОЛИЕВА

Доктор философии по экономическим наукам PhD, доцент
Наманганский инженерно-технологический институт
Наманган, Узбекистан

Аннотация. В статье рассматривается роль инноваций в конкурентоспособности предприятий в сфере услуг, их цифровизации, развитии искусственного интеллекта для повышения качества обслуживания и повышения эффективности инновационного управления хозяйствующими субъектами.

Ключевые слова: инновация, цифровизация, конкурентоспособность, искусственный интеллект, инновационное управление.

INNOVATIONS IN THE COMPETITIVENESS OF ENTERPRISES IN THE SERVICE SECTOR

G.A. SOLIEVA

Doctor of Philosophy in Economic Sciences PhD, Associate Professor
Namangan Institute of Engineering and Technology
Namangan, Uzbekistan

Annotation: the article examines the role of innovation in the competitiveness of enterprises in the service sector, their digitalization, the development of artificial intelligence to improve the quality of service and increase the efficiency of innovative management of business entities.

Keywords: innovation, digitalization, competitiveness, artificial intelligence, innovation management.

Инновационная деятельность является одним из важных методов удовлетворения потребностей производства и других отраслей человеческой деятельности. Оно осуществляется путем обновления качественных показателей используемых продуктов, средств и методов деятельности.