

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЕКТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

*Высшая школа бизнеса и предпринимательства
при Кабинете Министров Республики Узбекистан
Научный руководитель - Хайдаров Н. , Кадыров .Т.У.
Саидов Тимур Аббасханович, магистрант
Saidov-t-a@gmail.com*

Аннотация. Устойчивость социально-экономического развития, политическая целостность страны и рыночная адаптивность во многом зависят от состояния транспортно-логистического комплекса и обслуживающей его транспортно-логистической инфраструктуры. В связи с этим существенно возрастает роль инвестиций в инфраструктурные проекты страны, в том числе в связи с созданием в Учет страновых особенностей и современных тенденций развития экономики Узбекистан требует использования новых подходов к разработке и реализации инвестиционных проектов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Учитывая мировые тенденции углубления межрегионального взаимодействия, а также общность природно-климатические условия, специализация и территориальная близость, целесообразность создания единого межрегионального экономического пространства Сурхандарья и Бухара, его цель будет заключаться в обеспечении координации социально-экономические стратегии и политика развитие участвующих территорий, синхронизация соответствующие программы трансформации, развитие горизонтальных коммуникационных коммуникаций как основы взаимодействия в транспортной сфере, энергетический, торговый, промышленный и агропромышленный комплексы. Подчеркнута целесообразность создания межрегиональной комиссии по Координационному регулированию и развивать экономическое взаимодействие между ними рассматриваемые регионы. Возможные функции — разработка и реализация совместных программ развитие и прежде всего в основных отраслях специализации-агропромышленном комплексе и туристско-рекреационной сфере; мониторинг и координация ситуаций, обеспечение прямого общения и обмена информацией; информационно-консультационные-твинах услуг и помощи в поисках партнеров, другие формы содействия в экономической деятельности; организация конференций, семинаров, выставок; привлечение к работе предпринимательских кругов внутри регионов и за их пределами. Очевидно, что необходимо формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры Сурхандарья и других регионов Узбекистан: сооружение совместными усилиями объектов инфраструктуры на транспорте, создание новых транспортных коммуникаций, переход на современные транспортно-погрузочные и терминальное-складские технологии, создание новых транспортных коридоров.

Ключевые слова: инфраструктурные инвестиции, инфраструктурный проект, модернизация, субъект Республика Узбекистан, терминальноскладские комплексы, транспортно-логистическая инфраструктура.

IMPROVEMENT OF PROJECT FINANCING FOR THE CONSTRUCTION OF TRANSPORT AND LOGISTICS CENTERS

Graduate School of Business and Entrepreneurship under
the Cabinet of Ministers of the Republic of Uzbekistan
Khaydarov N. - (Scientific supervisor-Kadyrov T.U.)
Timur Abaskhanovich Saidov, Master's degree
Saidov-t-a@list.ru

Abstract. The sustainability of socio-economic development, the political integrity of the country and market adaptability largely depend on the state of the transport and logistics complex and the transport and logistics infrastructure serving it. In this regard, the role of investments in the country's infrastructure projects is significantly increasing, including in connection with the creation, taking into account country specifics and current trends in the development of the economy, Uzbekistan requires the use of new approaches to the development and implementation of investment projects in the field of transport and logistics infrastructure development.

Taking into account the global trends of deepening interregional cooperation, as well as the common nature and climatic conditions, specialization and territorial proximity, the feasibility of creating a single interregional economic space of Surkhandarya and Bukhara, its goal will be to ensure coordination of socio-economic strategies and policies for the development of participating territories, synchronization of relevant transformation programs, the development of horizontal communication communications as the basis of interaction in transport, energy, trade, industrial and agro-industrial complexes. The expediency of creating an interregional commission for Coordination regulation and developing economic cooperation between the regions under consideration is emphasized. Possible functions — development and implementation of joint development programs and, first of all, in the main branches of specialization - the agro-industrial complex and the tourist and recreational sphere; monitoring and coordination of situations, ensuring direct communication and information exchange; information and consulting - twin services and assistance in finding partners, other forms of assistance in economic activity; organization of conferences, seminars, exhibitions; involvement of business circles in the regions and beyond. It is obvious that it is necessary to form a unified transport and logistics infrastructure of Surkhandarya and other regions of Uzbekistan: the construction of transport infrastructure facilities by joint efforts, the creation of new transport communications, the transition to modern transport-loading and terminal-storage technologies, the creation of new transport corridors.

Keywords: infrastructure investments, infrastructure project, modernization, subject of the Republic of Uzbekistan, terminal storage complexes, transport and logistics infrastructure.

Введение Динамичное возрастание объемов товарообмена, расширение границ торгового сотрудничества до глобального масштаба, межрегиональная и межстрановая консолидация рынков требуют совершенствования обслуживающей их транспортно-логистической инфраструктуры. Одновременно формирование и развитие современных многофункциональных транспортно-логистических систем создают условия для эффективной внутристрановой и международной экономической интеграции, служат дополнительным фактором устойчивого поступательного развития экономики и составляющих ее элементов. Влияние транспортно-логистической инфраструктуры на долговременный экономический рост, с точки зрения авторов, осуществляется по 5 основным направлениям: в качестве прямого фактора производства, в качестве взаимозаменяемого элемента других факторов производства, в качестве стимула к росту совокупного спроса, в качестве стимула к аккумуляции факторов производства, а также в качестве инструмента промышленной политики. В качестве фактора производства транспортно-логистическая инфраструктура осуществляет прямой вклад в промышленно-производственный процесс через формирование и организацию движения (перенос) сырья, полуфабрикатов, готовой продукции, технических средств и информации между узлами каналов распределения по всей цепочке создания ценности для потребителя. В качестве дополнения других факторов производства данный вид инфраструктуры проявляет себя в 2 ипостасях: с одной стороны, модернизация инфраструктуры способна привести к значительному снижению издержек производства, с другой — хорошее состояние транспортно-логистической инфраструктуры как точка роста повышает производительность использования других факторов производства [6]. Без наличия развитой транспортно-логистической инфраструктуры невозможно решение задач региональной политики, развития межрегионального и внешнеэкономического взаимодействия. Она лежит в основе процесса промышленной агломерации, при котором новые секторы экономики концентрируются вокруг уже сложившихся индустриальных кластеров [1]. Наглядным примером в данном случае может служить образование мощного производственного кластера автомобильной промышленности близ Самарканд, положительными факторами для которого послужили создание развитой портовой зоны, достаточно густая дорожная сеть и надежная система энергоснабжения. Подтверждение актуальности проблем развития транспортно-логистической инфраструктуры дает и опыт развитых стран, в которых активно создаются и совершенствуются региональные, национальные и транснациональные транспортно-логистические системы, обеспечивающие эффективные транспортные, научно-производственные и снабженческобытовые коммуникации между экономическими агентами. В целом отмечена тенденция более высоких темпов развития инфраструктурной составляющей в сравнении с темпами роста самих экономических организаций. Эта тенденция объясняется возрастающей значимостью инфраструктурного обеспечения для повышения эффективности экономической деятельности, высоким мультипликационным эффектом увеличения спроса на услуги и

низкой чувствительностью инфраструктуры к циклическим колебаниям экономической активности.

Как следствие, доля инвестирования в инфраструктурные проекты непрерывно возрастает. Для Узбекистан проблема формирования эффективной инфраструктуры вообще и промышленной в частности стоит крайне остро. С одной стороны, отсталость и неразвитость инфраструктурной составляющей препятствуют полноценному развитию рыночных отношений и полномасштабному участию страны в международном разделении труда и мировой торговле, с другой — возникают существенные трудности с привлечением требуемого объема инвестиций. Имеются и ограничения, связанные с недостатками государственной политики экономического развития и особенностями самого исследуемого объекта, в частности:

- несоблюдение в инвестиционной политике государства обоснованных пропорций в выделении средств на развитие инфраструктурной составляющей;
- несбалансированность развития отдельных элементов инфраструктуры;
 - остаточный принцип финансирования инфраструктурных проектов;
 - неразработанность практических механизмов проведения региональной политики путем развития инфраструктурной составляющей;
 - многоотраслевой состав инфраструктуры;
 - отсутствие единого заказчика формирования и развития элементов инфраструктуры;
 - некоординированное выделение средств на развитие (за рубежом создаются специальные межотраслевые фонды развития);
 - эксплуатация инфраструктурных объектов разными ведомствами;
 - наличие различных стандартов и подходов к развитию инфраструктуры со стороны различных ведомств.

Кроме того, Узбекистан пока не обладает необходимым опытом реализации сложных инфраструктурных проектов, хотя подобный опыт постепенно накапливается в ходе реализации ряда целевых программ федерального значения и международных проектов. И этот опыт требует тщательного обобщения и оценки. осуществляется вне связи друг с другом и с другими секторами экономики. Не учитываются также тенденции формирования глобальной инфраструктуры, усиления взаимосвязи и взаимодействия между странами в научно-технической сфере.

Причем проведенные преобразования существенно не улучшили эксплуатационных характеристик и технической оснащенности сети железных дорог (показатель износа основных фондов РЖД — 65%; парка грузовых вагонов — 58,9%; магистральных грузовых и маневровых локомотивов — 81%), что на практике означает потерю технологической устойчивости железнодорожного транспорта. Сохранились диспропорции и в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта и транспортной обеспеченности регионов. Наконец, так и не были созданы условия для роста числа конкурирующих компаний, занимающихся перевозками [5]. Наряду с организационными недостатками и сбоями в инвестиционном обеспечении сложившаяся ситуация во многом объясняется несовершенством соответствующей методической базы

принятия управленческих решений и отсутствием эффективных механизмов их практической реализации.

Пучковой, транспортно-логистическая инфраструктура — это совокупность транспортных и логистических объектов, предназначенных для организации движения товаров и оказания транспортно-логистических услуг (магистраль, мосты, складские терминалы, транспортно-логистические комплексы и др.). Вице-президент Национальной логистической ассоциации Узбекистан. В числе такого рода тенденций, по мнению авторов, следует выделить:

1) высокие темпы роста спроса на транспортно-логистические услуги, связанные с непрерывным возрастанием масштабов товародвижения, углубляющимся разделением и кооперацией производства;

2) возрастание числа операторов (организаций), оказывающих транспортно-логистические услуги, сопровождающееся ростом конкуренции между ними, что, в свою очередь, порождает более высокие требования к оперативности и качеству услуг со стороны потребителей;

3) развитие вслед за глобализацией рынков и транснационализацией производственно-коммерческой деятельности тенденций глобализации промышленной инфраструктуры, возникновение мощных международных транспортно-логистических компаний (например, DPWN, UPS, TNT, Panalpina, FM Logistic, Kuhne&Nagel, Gedios, Gefco, Fraans Maas и др.);

4) расширение спектра и комплексности оказания услуг, в том числе непосредственное участие транспортно-логистической организации в процессе формирования, совершенствования и интеграции цепочек поставок, в поиске решений по оптимизации уровня создаваемых запасов;

5) возрастание степени комплексности и интегрированности материально-технических и информационных потоков, начиная с поставщиков сырья и кончая конечными потребителями;

6) рост компетенций в области создания и использования компьютерных систем для интегрального управления цепочками поставок и издержками;

7) развитие сетевых транспортно-логистических организаций, обеспечивающих оперативную связь с партнерами, клиентами и покупателями всех уровней и по всему миру;

8) высокие компетенции компании в области современных IT-технологий, повышающих оперативность и качество оказания услуг не только в национальных рамках, но и в мировом масштабе.

Понятно, что формирование современной транспортно-логистической инфраструктуры в Узбекистан представляет собой сложный многоэтапный процесс, отличающийся высокой инвестиционной и ресурсоемкостью. Решение подобной масштабной задачи возможно только в рамках общегосударственной стратегии развития, основными требованиями к разработке которой должны стать:

- соответствие целям и приоритетам государственной стратегии социально-экономического развития страны, задачам экономической, промышленной, научно-технической, региональной политики государства;

- учет реального состояния транспортно-логистической инфраструктуры и степени обеспеченности ее услугами экономических агентов;
- сбалансированное развитие отдельных элементов транспортно-логистической инфраструктуры (различные виды транспорта, магистрали, мосты, складские терминалы, транспортнологистические комплексы и др.);
- создание в секторе конкурентной среды, обеспечивающей стремление предприятий к непрерывному росту показателей эффективности работы;
- ориентация в процессе разработки планов модернизации и проектов создания новых объектов транспортно-логистической инфраструктуры на современные тенденции ее развития и требования, предъявляемые потребителями;
- рациональное сочетание отраслевого и территориального подходов к формированию транспортно-логистических комплексов с приматом территориального принципа (функциональноструктурного подхода);
- учет имеющихся и прогнозируемых в будущем ресурсных, инвестиционных и временных ограничений;
- высокий уровень обоснованности и качества принимаемых решений и механизмов их реализации.

Исходным моментом в диагностировании степени соответствия транспортно-логистической инфраструктуры поставленным стратегическим целям и задачам социально-экономического развития, обоснования приоритетных направлений ее развития и необходимых объемов инвестирования в данную сферу служит анализ текущего состояния, который, по мнению авторов, следует проводить в двух основных направлениях: с точки зрения наличия объектов транспортно-логистической инфраструктуры, их технического состояния, степени загруженности и доступности для потребителей, а также с точки зрения ее соответствия современным требованиям эффективности и качества функционирования, в числе которых следует выделить:

- адаптивность или способность инфраструктуры соответствовать изменяющимся условиям внешней и внутренней среды обслуживаемой системы;
- оперативность или способность осуществлять обслуживание в максимально короткие (объективно необходимые) сроки;
- сбалансированность — соблюдение рациональных пропорций развития отдельных элементов инфраструктуры в отраслевом и региональном разрезе;
- бесперебойность реализации производственнокоммерческих связей;
- сопряженность и скоординированность работы отдельных региональных и отраслевых элементов инфраструктуры;
- степень охвата социально-экономического пространства, задействованного в воспроизводственных процессах;
- комплексность — степень охвата совокупности функций по обслуживанию производственно коммерческой деятельности предприятий;
- степень интегрированности материально-технических, товарных и информационных потоков, начиная с поставщиков сырья и кончая конечными потребителями;

- экономичность — обеспечение рационального уровня затрат всех видов ресурсов, необходимых для функционирования инфраструктурного комплекса;
- уровень использования прогрессивных IT-технологий. Наличие объектов транспортно-логистической инфраструктуры, в свою очередь, можно оценить в физических (натуральных) и финансовых (стоимостная оценка объектов) показателях.

С методической точки зрения технические характеристики объектов транспортно-логистической инфраструктуры могут быть измерены через традиционные коэффициенты износа и обновления, а степень доступности инфраструктурных объектов — через их наличие на той или иной территории и через уровень затрат (тарифы, цены) на их использование. Что касается оценки степени загруженности данного вида инфраструктуры, то она может измеряться соотношением проектной пропускной возможности магистралей или паспортной мощности объектов грузопереработки и соответствующих фактических величин.

Определив экспертным путем весовое значение соответствующих коэффициентов (также в пределах единицы), можно выделить наиболее проблемные области развития анализируемой инфраструктуры и установить интегральный уровень ее эффективности:

$K_{и.э} = \sum a_i k_i$, где $K_{и.э}$ — интегральный коэффициент эффективности; a_i — весовое значение i -го коэффициента эффективности; k_i — фактическое значение i -го коэффициента эффективности. Обобщив информацию о текущем состоянии транспортно-логистической инфраструктуры, ее сильных и слабых сторонах, следует перейти ко второму этапу — оценке перспективной потребности в ее использовании на основе показателей, заложенных в государственной и ведомственных стратегиях развития. В их числе такие параметры, как:

- планируемые показатели объемов промышленного производства на действующих и реконструируемых предприятиях;
- строительство новых предприятий и их проектная мощность;
- ожидаемая специализация предприятий в выпуске отдельных видов продукции, структура ее потребления;
- объемы ресурсов различного вида, необходимые для планируемого объема производства, периодичность и возможные источники поступления;
- объемы добычи сырья, материалов, топлива, перспективы развития сырьевой базы, основные потребители добываемых ресурсов;
- ожидаемая динамика численности населения, его структура в гендерном и демографическом разрезе, выделение социальных групп с различным доходом;
- уровень потребления и его структура;
- направления и масштабы развития межрегионального и внешнеэкономического взаимодействия. В ходе оценки потребностей в развитии данного вида инфраструктуры следует принимать во внимание ожидаемый выбор видов транспорта со стороны потребителей транспортно-логистических услуг. Поставив диагноз соответствия между текущим состоянием и перспективными потребностями в услугах транспортно-логистической инфраструктуры, можно переходить к обоснованию направлений ее развития и

последующему формированию портфеля инвестиционных проектов в этой области.

Выбор инфраструктурных проектов для включения в инвестиционный портфель необходимо проводить с учетом имеющихся ограничений не только по показателям рентабельности и срока окупаемости, но и исходя из имеющихся рисков проектов, готовности соответствующих министерств, ведомств, предпринимательского сообщества к их реализации и общих размеров капитальных вложений, которые могут быть привлечены для финансирования развития инфраструктурного комплекса.

Возможные функции — разработка и реализация совместных программ развития, прежде всего в главных секторах специализации — агропромышленном комплексе и туристско-рекреационной сфере; мониторинг и координация ситуации, обеспечение прямой связи и информационного обмена; оказание информационно-консультативных услуг и помощи в поисках партнеров, другие формы содействия в экономической деятельности; организация конференций, семинаров, выставок; привлечение к работе предпринимательских кругов внутри регионов и за их пределами.

В-третьих, формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры Бухара и других регионов Узбекистан: сооружение совместными усилиями объектов инфраструктуры на транспорте, создание новых транспортных коммуникаций, переход на современные транспортно-погрузочные и терминально-складские технологии, создание новых транспортных коридоров.

В-четвертых, создание на Таманском полуострове межрегионального логистико-терминального центра, включая строительство терминалов в портовой зоне Тамани, углубление пирсов, строительство многофункционального моста через перешеек, восстановление 10-го транспортного коридора (Рени — Азов — Волго-Дон — Цимлянское водохранилище — Каспий и республики Средней Азии). В-пятых, формирование межрегионального энергетического центра, сотрудничество в развитии топливно-сырьевой базы, рациональном использовании энергии, совместное финансирование энергетических объектов. В-шестых, создание крупных интеграционных межрегиональных структур в АПК (сетей, кластеров, корпораций), которые в противовес затратному и рискованному конкурентному противостоянию позволят объединить имеющийся потенциал и компетенции регионов, совместно формировать конкурентные преимущества не только на узких локальных, но и на более внушительных по объемам федеральных и внешних рынках за счет развития торгово-экономического взаимодействия, углубления специализации, рационального использования инвестиционных и материально-технических ресурсов, производственного, кадрового, научно-исследовательского и иных потенциалов.

В-седьмых, создание различных по размерам и организационно-правовым формам агротехнопарков, специализированных на межрегиональных, вертикальных, горизонтальных и собственно агропромышленных кластерах, замыкающих технологические цепи от получения исходного

сельскохозяйственного сырья до сбыта готового и качественного продовольствия под рыночный потребительский спрос.

В-восьмых, формирование совместной инфраструктуры бизнеса — сети банков и деловых центров для финансирования и информационной поддержки государственных и частных инвестиций в инфраструктурные проекты, а также создание межрегиональных гостиничных цепей и сетей комбинатов быстрого питания, ориентированных на блюда местной кухни и отвечающих международным стандартам качества оказываемых услуг.

В-девятых, строительство и развитие природовосстановительных структур и охраны окружающей среды с использованием эколого-сберегающих технологий с применением передового российского и зарубежного опыта на принципах рециклинга и возвратной логистики. Отсюда возможности развития различных сфер бизнеса, начиная с производства продукции сельского хозяйства и заканчивая услугами. В целях реализации поставленных задач и заявленных проектов потребуются значительные инвестиционные ресурсы со стороны как государства, так и бизнеса.

Впоследствии вложенные средства дадут существенный результат в рамках реализации большого потенциала полуострова и в целом повышения конкурентоспособности данного региона и Узбекистан в целом. В числе проблем, препятствующих привлечению необходимых инвестиционных ресурсов на цели развития транспортно-логистической инфраструктуры, следует выделить также неразвитость законодательства и нормативных механизмов организации инвестиционного процесса в данной сфере, а также механизмов государственно-частного партнерства, госзакупок и организации государственных заказов [10].

Заключение

Вместе с тем можно с уверенностью сказать, что инвестирование в транспортно-логистическую инфраструктуру — привлекательный инструмент в сложных финансовых и экономических условиях вследствие достаточно низкой волатильности будущих доходов и защиты от инфляции, стабильного денежного потока на протяжении длительного периода времени и значительной поддержки проектов со стороны государства. Решение имеющихся проблем в ее развитии послужит толчком для улучшения инвестиционного климата в Узбекистан, что в свою очередь приведет к росту экономической активности и повышению конкурентоспособности российской экономики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бутаев Ш.А., Умаров Б.Ш., Кузиев А.У. «Логистические методу и модели управления потоками поставок хлопка-сурса в хлопкоочистительной промышленности». Т., 2010, 160 б.
2. Butayev Sh.A., Mirzaahmedov B.M., Jo'rayev M.N., Do'rmanov A.Sh., Bahodirov B. «Tashish jarayonlarini modellashtirish va optimallashtirish», Toshkent, O'zR Fanlar akademiyasi, «Fan» nashriyoti, 2009, 268 b.
3. Butayev Sh.A., Sidicnazarov Q.M., Murodov A.S., Qo'ziyev A.U. «Logistika» (Yetkazib berish zanjirida oqimlarni boshqarish). Monografiya. T.: «EXTREMUM-PRESS» nashriyoti, 2012, 580b.

4. Гаджинский А.М. «Логистика», М., Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1999, 228 б.
5. Гудков В.А. и др. «Пассажирские автомобильные перевозки», М.: «Горячая линия-Телеком», 2006, 448 б.
6. Dadabayev Q.A. «Logistika». T.: O 'zbekiston Yozuvchilar uyushmasi nashriyoti, 2004, 157 b.
7. Qulmuxamedov J.R., Qodirxonov M.O. «Avtomobillarni sinash». T.: «Iqtisodiyot-moliya», 2012, 60 b.
8. Qulmuxamedov J.R. va boshqalar, «Xususiy avtotransport vositalarida yo'lovchilarni tashishni tashkil etish», T.: «Ilm-ziyo», 2022, 120 b.
9. Qulmuxamedov J.R. va boshqalar. «Avtotransport vositalarida yo'lovchilarni tashishni tashkil etish», T.: 2021, 160 b.
10. Миротин Л.Б., Ташбуев Н.Э. и др. «Транспортная логистика», М., Брандес, 2021, 512 б.
11. E.A.Soliev va boshqalar. «Transport logistikasi asoslari» oliy o'quv yurtlari uchun o'quv qo'llanma, O 'zR Oliy va o'rta maxsus ta'lim vazirligi.- T., 2014, 143 bet.
12. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. М.: Академия, 2010, 400 б.
13. Указания по организации приоритетного движения транспортных средств общего пользования. М.: 1984, 336.
14. Xo'jayev B.. «Avtomobillarda yuk va passajirlar tashish asoslari». T.: « O 'zbekiston», 2002, 240 b.
15. Ходжаев Б.А., Закиров Г.Т. «Международные автомобильные перевозки». T.: «Фан», 2005, 310 б.
17. [www. inf. com](http://www.inf.com).
18. [www. aptech. com](http://www.aptech.com).
19. [www. ciwar. ru](http://www.ciwar.ru)
20. www.aup.ru
21. www.xcomp.biz