

## О транспортных перспективах Узбекистана рассказала эксперт



Создание модернизированной транспортно-инфраструктурной системы, способной эффективно встроиться в сеть международных магистральных путей, становится неременным условием для реализации поставленных задач по структурному индустриально-инновационному развитию экономики Узбекистана.

*Необходимо признать, что эта страна, несмотря на наличие ряда пока ещё не решённых проблем в рассматриваемой области, обладает достаточным потенциалом для осуществления намеченных планов. Так, к примеру, сегодня Узбекистан имеет самую высокую в Центральной Азии плотность сетей автомобильных дорог – 41 км на 100 кв км. Для сравнения этот показатель в Таджикистане составляет – 19,4 км на 100 кв км, Кыргызстане – 17 км на 100 кв км, Казахстане – 4,7 км на 100 кв км.*

В то же время, за последние годы, благодаря активно проводимой Узбекистаном инвестиционной политике в транспортной сфере: а) растёт опережающими темпами доля транспортных услуг в ВВП страны – в 2018 году она составила 6,4 процента. По сравнению с 2000 годом объем транспортных услуг увеличился более чем в 100 раз – с 205,4 млрд. сум до 23,1 трлн. сум; б) за аналогичный период выросло количество перевозок пассажиров – с 3,6 до 5,8 млрд. человек и возрос объём перевезённых грузов более чем в 1,5 раза, составив в 2018 году 1,2 млрд тонн; в) создано 7 логистических центров и 29 товарно-транспортных баз – центров дистрибуции свежей и переработанной плодоовощной продукции.

Суммарная годовая мощность обработки грузов всех логистических и складских объектов достигла

3,092 млн тонн в год. Ещё 6 логистических центров находятся на стадии строительства и проектирования.

Наряду с вышеуказанным, следует также отметить активное формирование институциональной основы планирования и развития транспортной системы страны. В частности, введена практика создания отраслевых акционерных компаний на видах транспорта и создан полномочный орган государственного управления в лице министерства транспорта. Новая структура призвана выработать единую комплексную Стратегию развития транспортной системы путём обеспечения пространственной связанности регионов страны и доступности качественных транспортных услуг для населения и экономики. В этом контексте стоит отметить, что с учетом современных тенденций развития глобальной логистической системы и возрастающих требований к организации и управлению деятельностью отраслями дорожно-транспортного комплекса при Министерстве транспорта Узбекистана был открыт Институт профессиональной подготовки и переподготовки кадров в сфере автомобильного транспорта.

Необходимо указать, что в стране уже создана достаточно солидная законодательная нормативно-правовая база, регулирующая деятельность транспортной отрасли, которая постоянно совершенствуется с учётом международного опыта и практики применения тех или иных правовых норм. Также, Узбекистан является участником более 70 международных конвенций, соглашений и двусторонних договоров по вопросам транспортных коммуникаций, а также принимает участие в ряде международных программ по их интеграции. Большинство реализуемых проектов сориентировано на увеличение транзитного потенциала республики, по территории которой проходят 99 маршрутов, предназначенных для передвижения иностранных перевозчиков.

Между тем, будучи нацеленным на дальнейшее укрепление транспортно-коммуникационной инфраструктуры, Узбекистан принял и планомерно реализовывает Комплексную программу по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы. Она предусматривает развитие национальной транспортной отрасли в соответствии с международными требованиями и стандартами, с учётом перспективных потребностей республиканских производителей в продвижении своей продукции на региональные и мировые рынки.

*Следуя в русле реализации данного документа, Узбекистан снизил тарифы на транспортировку экспортных грузов железнодорожным транспортом по своей территории до уровня внутриреспубликанских грузов. В частности, страна предоставила Таджикистану специальный тариф со скидкой в 40 процентов на транзит грузов по железной дороге через свою территорию.*

В данном ключе хотелось бы особо отметить, что Узбекистан располагает достаточно развитой железнодорожной инфраструктурой, связывающей между собой все регионы страны. В республике реализован ряд проектов по развитию железнодорожного и авиационного транспорта общей стоимостью более 1,5 млрд долларов, а также построено и реконструировано автомобильных дорог общей протяженностью 695 км.

Сооружены железнодорожные линии Навои-Учкудук-Султануиздаг-Нукус (341 км), Ташгузар-Байсун-Кумкурган (223 км), запущено высокоскоростное движение между Ташкентом, Самаркандом и Карши (484 км), а также на участке Самарканд – Бухара (239 км). Введена в строй электрифицированная железная дорога Ангрэн-Пап протяженностью 124,4 км, в том числе с единственным в Центральной Азии железнодорожным тоннелем длиной 19,1 км. Такая транспортная инфраструктура обеспечивает выход через Узбекистан на железнодорожное сообщение практически со всеми соседними государствами.

Полученный опыт работы в области строительства и эксплуатации железнодорожной

инфраструктуры с участием широкого привлечения внутренних и внешних инвестиций предоставил Узбекистану возможность выйти на мировой уровень при строительстве и эксплуатации железнодорожной линии «Хайратон – Мазари-Шариф» на территории Республики Афганистан протяженностью 75 км. Узбекистан заинтересован в дальнейшем использовании нераскрытого транспортно-логистического потенциала соседнего государства для выхода на стратегические порты Ирана и Пакистана.

*Как представляется, реализация надёжных проектов имеет для Узбекистана чрезвычайно важное значение, поскольку открывает для страны реальные возможности стать узловым центром пересечения стратегически важных транспортно-транзитных маршрутов грузопотока между Европой, Азией и Ближним Востоком.*

С этой точки зрения, уже сегодня весьма перспективными выглядят такие сделанные Республикой важные шаги в данном направлении как достигнутая договоренность о скорейшем начале строительства железной дороги Узбекистан-Кыргызстан-Китай, которая может связать страны Азиатско-Тихоокеанского региона с государствами Европы и Ближнего Востока по самому короткому маршруту. В конце 2017 году в целях изучения степени рентабельности данного железнодорожного пути был запущен новый торговый маршрут из Узбекистана в Китай транзитом через Кыргызстан для доставки грузов автотранспортом.

В 2017 году руководство Узбекистана выступило с инициативой по формированию «Центральноазиатской системы Интегрированного управления транспортными перевозками», предусматривающей создание правовых и институциональных основ системы сквозных транспортных тарифов, единых таможенных и иных процедур, унифицированных норм безопасности грузопотока и информационного обеспечения передвижения транспортных средств и грузов.

Значимость выдвинутой идеи обусловлена тем, что сегодня государства региона, не имея прямого выхода к морю, несут существенные транспортно-транзитные расходы, достигающие 70-80 процентов от стоимости экспортируемой продукции. Вместе с тем до 40 процентов времени на транспортировку товаров перевозчики теряют из-за несовершенства таможенных процедур. Согласно индексу эффективности логистики Всемирного Банка, страны Центральной Азии занимают нижние строчки в рейтинге 167 государств, что существенно снижает конкурентоспособность транспортного сектора региона.

*В этой связи, претворение данной инициативы в жизнь будет способствовать неуклонному росту, ускорению и удешевлению движения грузов от производителя до потребителя, а также может сыграть ключевую роль в укреплении стабильности в Центральной Азии, превращении ее в экономически развитый регион, повышении его конкурентоспособности на рынке транспортных услуг.*

В свою очередь, в силу своего стратегически выгодного географического расположения в самом «сердце» Центральной Азии, устойчивой и стабильной обстановки в сфере безопасности, наличия наиболее диверсифицированной и динамично растущей национальной экономики, Узбекистан имеет все возможности стать локомотивом формирования в регионе современной системы транспортно-коммуникационных маршрутов, способных обеспечить надёжный выход центральноазиатских стран на крупные мировые рынки.

**Милана Базарова, руководитель отдела Института**

**стратегических и межрегиональных исследований при Президенте Республики Узбекистан**

**Материал был опубликован на сайте [centralasia.news](http://centralasia.news) 20 августа 2019 года.**