

СОСТОЯНИЕ И АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УЗБЕКИСТАНЕ

Холмаматов Д.Х.

независимый научный сотрудник

Самаркандского института экономики и сервиса

Аннотация: Развитие торгово-экономических связей в Узбекистане, увеличение объемов промышленного производства оказывает большое влияние на развитие транспортной инфраструктуры при доставке и транспортировке грузов. В данной статье рассмотрено состояние дорожно-транспортной инфраструктуры Узбекистана и основные пути развития.

Ключевые слова: транспортные услуги, инфраструктура, инфраструктура транспортного обслуживания, автомобильные и железные дороги, международные транспортные коридоры, дороги общего пользования.

STATUS AND ANALYSIS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SERVICES INFRASTRUCTURE IN UZBEKISTAN

Kholmamатов D.Kh.

independent researcher of SamIES

Abstract: The development of trade and economic relations in Uzbekistan, the increase in industrial production volumes has a great impact on the development of transport infrastructure for the delivery and transportation of goods. This article examines the state of the road transport infrastructure of Uzbekistan and the main development paths.

Key words: transport services, infrastructure, transport service infrastructure, roads and railways, international transport corridors, public roads.

Вклад транспортной инфраструктуры в экономический рост и причинно-следственная связь между ними получили большое внимание в эмпирических исследованиях в экономической литературе. Транспортная инфраструктура всегда была политическим инструментом для лиц, принимающих решения, отраженным в государственных программах и реализуемым посредством государственной политики, направленной на сокращение неравенства и неравенства, а также на стимулирование экономического роста. С экономической точки зрения инфраструктура дорога и требует большого объема капитала, который имеет значительную долю государственных расходов и оказывает давление на органы государственной власти, но как часть государственного капитала, особенно транспортной инфраструктуры, она является наиболее мощным инструментом для стимулирования мировой экономики «колеса» любой экономической деятельности рассматриваются как метафора. Транспортная система государства играет важную роль во всех его социально-экономических сферах. На сегодняшний день самым популярным видом транспорта является автомобильный транспорт, который обеспечивает как международные, так и внутренние грузовые и пассажирские перевозки.

Отрицательным моментом организации пассажирских перевозок в крупных городах является увеличение количества автобусов за счет автотранспорта, находящегося в собственности физических лиц, который сложно контролировать в целях обеспечения требований безопасности движения; это приводит к необходимости совершенствования правового механизма регулирования пассажирских перевозок. Одной из острых проблем организации пассажирского транспорта в малых городах и

поселках городского типа является использование автомобильного транспорта как единственного общественного транспорта. Таким образом, для решения эксплуатационных задач, связанных с перевозкой пассажиров автомобильным транспортом, необходимо решить ряд различных задач, в том числе:

- 1) Создание благоприятных экономических условий для населения;
- 2) Планирование сети централизованных маршрутных улиц и дорог, обеспечивающих благоприятные условия для использования автотранспортных средств (соблюдение требований нормативно-технических документов при движении по указанному маршруту);
- 3) Создание единой основы правового регулирования автотранспортных услуг на уровне муниципальных образований путем отраслевой унификации регионального законодательства.

Кроме того, инфраструктура транспортных услуг классифицируется как эффективная государственная статья расходов, поскольку экономика может получить выгоду от транспорта за счет ускорения доступа к услугам и открытия экспортных рынков, увеличения рыночной и трудовой мобильности, сокращения разрыва в уровне благосостояния, снижения деловых издержек и улучшения социального благосостояния.

Инфраструктура транспортных услуг важна для экономического развития и может способствовать экономическому росту как прямо, так и косвенно. Косвенные последствия с точки зрения развивающихся стран заключаются в том, что транспортная инфраструктура может поддерживать отрасли, поставляющие товары и услуги, для облегчения прямых инвестиций. Справочная теория показывает три причины, почему выбор инфраструктуры важен для экономического роста:

1. Повышение общей производительности производственных подразделений;
2. Содействие распространению технологий во всей экономике;

3. Повысить рентабельность предприятий, связанных с транспортными услугами, за счет увеличения объемов их продаж и снижения затрат на производство и/или доставку.

Развитие инфраструктуры имеет решающее значение для удовлетворения социальных и экономических потребностей человечества, включая ускорение глобального энергетического перехода к целям «чистого нуля». Это особенно актуально для развивающихся стран, где миллионы людей не имеют доступа к основным услугам, таким как вода, энергия, транспорт и телекоммуникации.

Развитие транспортной инфраструктуры в Республике Узбекистан считается одним из важнейших приоритетов социально-экономического развития страны. С помощью транспортной инфраструктуры создаются все условия для связи отраслей, сетей внутри отраслей, предприятий внутри сети между собой, бесперебойного функционирования производственного процесса. Транспорт обеспечивает связь между производством и потреблением. Он влияет на объем совокупного потребительского продукта за счет перемещения рабочей силы, инструментов и продуктов труда из одного места в другое. С помощью транспортной инфраструктуры материальные ресурсы приближаются к потреблению в результате перемещения из одного места в другое. Рост потребительской ценности и организованности ускорится. Специфика транспортной инфраструктуры обуславливает необходимость ее широкого использования во всех сферах производства материальных благ. Транспортная инфраструктура сокращает затраты времени на производство, выполнение заказов, доставку готовой продукции, реализацию, снижает затраты и повышает производительность труда. Основные показатели транспортной инфраструктуры Республики Узбекистан представлены в таблице 1.

Таблица 1

**Основные показатели транспортной инфраструктуры
Республики Узбекистан**

№	Показателей	Количество
1.	Общая протяженность дорог	184000 км
2.	Общая протяженность железных дорог	4258 км
	включая:	
	электрифицированная часть	727 км
3.	Количество аэропортов	53
	включая:	
	взлетно-посадочная полоса	33
	заасфальтирована	
	взлетно-посадочная полоса	20
	неасфальтированная	
4.	Общая длина магистральных (магистральных) трубопроводов	14280 км
	включая:	
	длина газопроводов	10253 км
	длина нефтепроводов	868 км
5.	Длина водных путей	1100 км
6.	Количество портов и терминалов	1

источник: Составлено автором на основе данных сборника «Транспорт и связь в Узбекистане» Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан.

В соответствии с международными соглашениями Республики Узбекистан дороги, входящие в международную сеть автомобильных дорог, являются частью автомобильных дорог международного значения. Общая протяженность международных автомобильных дорог составляет 3979 км. Через территорию Узбекистана проходят 20 международных транспортных коридоров, направленных в страны Евросоюза, Кавказа, Турцию, Иран, Афганистан, Пакистан, Россию и Китай. Информация о

международных автомобильных дорогах Узбекистана представлена в таблице 2.

Таблица 2

Автомобильные дороги международного значения в Узбекистане

Номер шоссе	Название шоссе	Длина (км)
М-34	Ташкент - Душанбе (Ташкент – Янгиёл – Сырдарья – Гулистан – Ховос – Душанбе на территории Республики Узбекистан)	160
М-37	Самарканд – Ашхабад – Туркманбаши Бухара – Чорджой, через Мари (Самарканд – Иштихон – Каттакорган – Кармана – Бухара – Чорджой, на территории Республики Узбекистан)	365
М-39	Алматы - Бешкек - Ташкент - Термез Шымкент через Самарканд (граница РК - Гишткоприк - Ташкент - Чиноз - Джизак - Самарканд - Термиз) ветвь: а) Въезд в Хайратон (на территории Республики Узбекистан)	628 30
	С общей веткой:	658
М-41	Бишкек – Душанбе – Термез Через Ош и Хорог (граница Республики Таджикистан – Денов – Жаркурган – Термез)	191
А-373	Ташкент - Ош Через Кокан и Андижан (Ташкент – Тойтепа – Ангрен – Кокан – Шахрихан)	

	– Андижан – Ош. на территории Республики Узбекистан) шахобка: а) В аэропорт Сиргалы с общей ветвью:	399 5 404
А-376	Кокан - Джизак Канибадом, Ходжент, Бекобад через Хавос (Кокан - Бешарик - территория Республики Таджикистан - Бекобад - Хавос - Джизак)	168
А-377	Самарканд-Айны На территории Республики Узбекистан	37
А-378	Самарканд - Карши	138
А- 379	Навои – Учкудук Через город Зарафшан	289
А-380	Гузор - Нукус - Кунгират - Бейну Через город Бухару (Гузор - Карши - Мубарак - Бухара - Газли - Дулдул - Торткол - Нукус - Ходжалы - Кунгирот - граница РК - Бейнеу)	1204
А-381	Хужайли - Ташховуз На территории Республики Узбекистан	12
Всего международных дорог		3626

источник: Составлено автором на основе данных сборника «Транспорт и связь в Узбекистане» Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан.

Административные центры областей и районов Республики Узбекистан, областные города, культурные и промышленные центры, обеспечивающие транспортное сообщение, и эти центры с дорогами международного значения, аэропортами, железнодорожными станциями, портами и местами стоянки судов, а также дорогами, соединяющими с

соседними странами, включены в перечень транспортных средств государственного значения. Общая протяженность автомобильных дорог государственного значения в Узбекистане составляет 16 909 км.

За последние пять лет произошли изменения в протяженности автомобильных дорог общего пользования, преимущественно в Ташкентской области и Республике Каракалпакстан. По значимости автомобильные дороги делятся на международные, государственные и местные. В таблице 3 представлена информация о протяженности автомобильных дорог общего пользования в зависимости от их значимости в разрезе регионов.

Таблица 3

Протяженность автомобильных дорог общего пользования по значимости в разрезе регионов (к концу 2021 года, км)

Области	По значимости дорог:			Итого
	международный	государственный	местный	
Республика Каракалпакстан	664	986	2604	4254
Андижан	103	800	1560	2463
Бухара	486	1120	2406	4012
Джизак	168	1428	1005	2601
Кашкадарья	437	926	2124	3487
Навои	356	2536	1125	4017
Наманган	91	1026	2260	3377
Самарканд	385	979	2733	4097
Сурхандарьинская	351	990	1502	2843
Сырдарья	259	505	686	1450
Ташкент	400	1292	2324	4016
Фергана	202	873	2956	4031
Хорезм	113	717	1391	2221
Всего по	4015	14178	24676	42869

республике				
-------------------	--	--	--	--

источник: Составлено автором на основе данных сборника «Транспорт и связь в Узбекистане» Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан.

Из таблицы 3 видно, что из всех регионов нашей республики проходят автомобильные дороги общего пользования международного значения. По протяженности дорог общего пользования международного значения Республика Каракалпакстан (664 км), Бухарская область (486 км), Кашкадарьинская область (437 км), Ташкентская область (400 км), Самаркандская область (385 км), Навоийская область (356 км), Сурхандарьинская область (351 км) лидирует по сравнению с другими регионами. Первые места по протяженности автомобильных дорог общего пользования государственного значения занимают Навоийская область (2536 км), Джизакская область (1428 км), Ташкентская область (1292 км) и Бухарская область (1120 км).

Сегодня важное значение имеет развитие транспортной системы, а также определение масштабов сети, технических норм и сроков строительства транспортной инфраструктуры, заполнение пробелов в дорожной сети страны, оптимизация структуры и функций сети, использование потенциала существующих объектов, научное и рациональное использование, повышение эффективности транспорта в распределении ресурсов, а также содействие скоординированному и комплексному развитию регионов.

Трансформация представлений о транспортной инфраструктуре и ее использовании была связана с интеграционными процессами на транспорте, поскольку она является основой стратегического видения будущего, в котором грузы и пассажиры перемещаются без барьеров, а транспортная инфраструктура выступает динамичным двигателем экономического роста. и процветание.

Таблица 4

Описание факторов, определяющих уровень развития транспортной инфраструктуры регионов.

Группа факторов	Описание факторов	Особенности проявления в региональной экономике
Формирование гипотез	Факторы, определяющие состояние региональной транспортной инфраструктуры, могут быть нециклическими (постоянными) и циклическими (связанными с изменением циклов).	<p>Периодичность: экономические угрозы и риски; вероятность их возникновения; рецессия, восстановление, депрессия, региональный экономический бум; инфляция; сезонность.</p> <p>Цикличность: научно-техническое развитие, потребление материальных ресурсов, социальные конфликты, стихийные бедствия.</p>
Социальное	Численность населения в районе; безработица и занятость в регионе; цены на транспортные услуги (тарифы); привлечение населения к использованию транспортных услуг; предоставление личного транспорта.	Определение приемлемых цен (тарифов) на транспортные услуги; стимулировать население пользоваться транспортными услугами; низкий уровень охвата потребителей доступными транспортными услугами препятствует развитию региональной транспортной инфраструктуры и, как следствие, снижает уровень социально-экономического развития региона.
Институциональн ый	Прозрачность и последовательность законодательства, регулирующего транспортную инфраструктуру региона; Уровень развития механизма ГЧП; уровень развития общих социально-экономических институтов; механизм	В настоящее время данная группа факторов находится на стадии разработки в Республике Узбекистан: разработана и утверждена концепция развития региональной транспортной инфраструктуры; совершенствование нормативно-правовых документов, регулирующих процессы и отношения региональной

	взаимного сотрудничества органов государственной власти по вопросам развития региональной транспортной инфраструктуры	транспортной инфраструктуры
Экономичный	Экономическая и финансовая устойчивость предприятий транспортной инфраструктуры; эффективность использования средств производства; рентабельность предприятий региональной транспортной инфраструктуры; соотношение спроса и предложения на транспортные услуги; уровень конкуренции субъектов транспортной инфраструктуры	Более низкие ставки фрахта; наличие транспортных услуг; расширение потребительского сегмента; спрос потребителей транспортных услуг; минимизация суммы денежных средств, необходимых для поддержания товарно-материальных запасов за счет предсказуемости потребления транспортных услуг
Инновационный	Скорость распространения инноваций на предприятиях транспортной инфраструктуры на региональном уровне; уровень использования и развития инновационных технологий потребителями транспортных услуг; дифференциация регионов Узбекистана по уровню технической оснащенности транспортной инфраструктуры; скорость транспортного обслуживания	Низкий уровень инновационного развития предприятий региональной транспортной инфраструктуры снижает их конкурентные преимущества; высокие затраты на транспортные услуги снижают конкурентоспособность региональных хозяйствующих субъектов, тем самым сокращая поступления в бюджет в виде налогов и отчислений, сокращая количество рабочих мест.
Организационно-структурный	Большое количество субъектов региональной транспортной инфраструктуры; повышение концентрации субъектов транспортной инфраструктуры региона; разные уровни	Большое количество субъектов транспортной инфраструктуры региона - необходимость координации и интеграции деятельности предприятий транспортной инфраструктуры с

	<p>корпоративного управления транспортной инфраструктурой региона; децентрализация транспортной инфраструктуры и усиление конкуренции между транспортными компаниями, отсутствие интеграции механизма взаимного сотрудничества транспортной инфраструктуры и субъектов предпринимательства.</p>	<p>целью повышения эффективности их взаимного сотрудничества; операторы транспортной инфраструктуры; нерешенность вопросов субъектов транспортной инфраструктуры, деловых связей и сотрудничества органов государственной власти не позволила разработать единую концепцию деятельности транспортной инфраструктуры региона.</p>
Информация	<p>Уровень развития информационного обеспечения субъектов транспортной инфраструктуры региона; наличие (отсутствие) унифицированных планов перевозок для всех участников, что позволяет создать удобную систему взаимного сотрудничества, возможную за счет интеграции информационных ресурсов региональной транспортной инфраструктуры всех видов транспорта и спроса на предприятия транспортного обслуживания.</p>	<p>Низкий уровень связи снижает возможности интеграции всех видов транспорта, ограничивая формирование макроинтегрированных систем и, как следствие, транспортно-технологических систем.</p>

Все, что показано в таблице, позволяет предложить объяснение характера транспортной инфраструктуры регионов. Транспортная инфраструктура регионов – совокупность территориально рассредоточенных организаций и всех видов транспорта, взаимодействующих в информационном поле, свою деятельность в процессе формирования системы транспортного обслуживания регионов,

удовлетворения потребностей предприятий транспортного обслуживания. В регионе транспорт и связанные с ним вопросы направлены на обеспечение благоприятных условий для экономической интеграции транспортной инфраструктуры, направленной на быстрый и бесперебойный поток информации.

Сегодня развитие транспортной инфраструктуры ограничено влиянием внешней среды, что увеличивает неопределенность и меры управления рисками, реализуемые в бартерном секторе: выбор оптимального варианта груза; оперативное планирование логистических и транспортно-технологических процессов; разработать эффективный рабочий процесс; подготовка аналитической базы для принятия управленческих решений; ускорение информационных потоков и других операций между элементами транспортной инфраструктуры и субъектами хозяйствования. Таким образом, существует двусторонняя связь: как транспортная инфраструктура влияет на потребителей, а характеристики потребителей влияют на динамику развития транспортной инфраструктуры, где важную роль играет осведомленность о спросе и предложении транспортных услуг.

Это, в свою очередь, показывает, что дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры регионов возможно только на основе взаимного сотрудничества и интеграции субъектов транспортной инфраструктуры и хозяйствующих субъектов (потребителей). В таких условиях на первый план выходят вопросы повышения эффективности использования ресурсов, снижения затрат и формирования эффективной информационной среды взаимного сотрудничества, обеспечивающей доступность транспортных услуг в рамках системы транспортных услуг.

Автомобильный транспорт занимает важное место в социальной и экономической сферах государства. При этом объемы автомобильного транспорта постоянно растут, и для некоторых малых городов он является

одним из доступных видов транспорта. Ориентация на глубокое распространение новых технологий, повышение уровня цифрового и интеллектуального развития транспорта, устранение институциональных барьеров, ограничивающих качественное развитие транспорта, содействие единой открытости и упорядоченной конкуренции на рынке транспортных услуг; и продвигать транспорт для повышения эффективности, расширения функций и увеличения кинетической энергии.

Перед работниками автомобильного транспорта должна быть поставлена четкая цель: сделать автомобильный транспорт наиболее массовым, мобильным и гибким видом транспорта, способным объединить всю транспортную систему страны, повысить ее надежность и эффективность работы в рыночных условиях. . Прежде всего, основной целью такой транспортной системы нашей страны должно стать обеспечение потребностей граждан, грузовладельцев и общества в целом в перевозке пассажиров и грузов наиболее эффективным и безопасным способом.

Для достижения этой цели необходимо решить следующие важнейшие задачи:

- осуществление экономических, организационных и технологических изменений на автомобильном транспорте в рамках проводимых реформ и создание на этой основе конкурентного свободного рынка, обеспечивая тем самым благоприятные условия для бизнеса;

- развитие современного законодательства и нормативной правовой базы, обеспечивающей работу автомобильного транспорта в максимально свободных и конкурентных рыночных условиях, где защищены интересы потребителей транспортных услуг и безопасность транспортного процесса;

- формирование и развитие гибкой тарифной и финансово-кредитной политики на автомобильном транспорте, учитывающей интересы граждан

и национальной экономики, умело сочетающей поддержку социально значимых видов услуг и повышение эффективности рынка;

– создание системы регулирования автомобильного транспорта, сочетающей в себе нормативно-правовую систему участников рынка и большую независимость от государства в рамках регулирования;

– снижение безопасности автотранспортной деятельности и ее негативного воздействия на окружающую среду до уровня международных стандартов;

– техническое перевооружение и модернизация автопарка нашей страны до уровня, заданного международными стандартами;

– разработка и реализация мероприятий по улучшению условий труда, социальной защите работников автомобильного транспорта, особенно работников, осуществляющих перевозки социально значимых грузов;

– организация системы поддержки целевым государством особо важных видов автотранспортной деятельности;

– обеспечить развитие кадрового потенциала отрасли и создание благоприятной социальной и профессиональной среды на автомобильном транспорте за счет совершенствования системы профессиональной подготовки, переподготовки и ориентации в соответствии с экономическими условиями; а также формирование новой системы трудовых отношений на автомобильном транспорте.

Список использованной литературы

1. Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated September 11, 2023 “On the strategy “Uzbekistan - 2030” No. PF-158”// www.lex.uz

2. Stank T.P. & Maltz, A.B. Some propositions on third party choice: domestic vs. international logistics providers. *Journal of Marketing Theory and Practice* 4(2), 45-54, 1996.

3. Sink H.L., Langley, C.J., & Gibson, B.J. Buyer observations of the US third party logistics market. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management* 26(3), 38-46, 1996.

4. Bagchi, P.K. & Virum, H. European logistics alliances: a management model. *The International Journal of Logistics Management* 7(1), 93-108, 1996.

5. Berglund, M., Laarhoven, P. van, Sharman, G., & Wandel, S. Third-Party Logistics: Is There a Future? *The International Journal of Logistics Management* 10(1), 59-70, 1999.

6. Прокофьева Т.А. Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров. Кластерный подход к управлению функционированием и развитием. – Saarbrücken, Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. – 128 с. ISBN 978-3-659- 66169-3.