

Бакиева И.А. – ТФИ, доцент, к.э.н.
Файзиев Ш.Ш. – ТФИ, преподаватель

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНО-ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Мустақилликка эришилган дастлабки кунларданок республикада транспорт алоқаларини ривожлантиришга қаратилган кўпгина лойиҳалар амалга оширилди. Сўнгги пайтларда ҳудуднинг иқтисодий саҳнасида рўй берган ўзгаришлар натижасида мамлакатнинг транзит салоҳиятини ошириш учун кўшимча имкониятлар яратилди.

Калит сўзлар: Транспорт коридорлари, транзит, «Буюк ипак йўли», порт, транспорт хизматлари, транзит чорраҳаси, автоташувчилар, логистик марказлар.

С момента обретения независимости в республике реализовано множество проектов для развития транспортных коммуникаций. В результате последних изменений в экономической сцене региона созданы дополнительные возможности для дальнейшего развития и увеличения транзитного потенциала страны.

Ключевые слова: Транспортные коридоры, транзит, «Великий шелковый путь», порт, транспортные услуги, транзитный перекресток, автоперевозчики, логистические центры.

Since independence, we implemented a number of projects for the development of transport communications in the country. A result of recent changes in the economic scene in the region creates additional opportunities to further develop and increase the country's transit potential.

Key words: Transport corridors, transit, “Great Silk Road”, port, transportation, transit crossroads of transit-transport potential, hauliers, logistics centers.

Развитие транспортных связей между государствами испокон веков являлось одним из основных средств объединения народов, развития экономик, взаимообогащения культур и, в конечном итоге, оказывало большое влияние на мирное и гармоничное развитие человечества в его движении вперед.

Территория Узбекистана находилась в сердцевине «Великого шелкового пути» и это было обусловлено тем, что именно через этот маршрут проходили самые короткие транспортные коридоры из Европы в Азию. Занимая центральное место в регионе, Узбекистан объективно призван играть роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Использование географического расположения Узбекистана на перекрестке между Западом и Востоком, а также Севером и Югом евроазиатского континента, открывает возможность для многих стран Евразийского континента осуществлять сухопутное непрерывное и безопасное транспортное сообщение. [1]

Являясь центром геополитического пространства Центральной Азии и оставаясь перекрестком всех наземных и воздушных коммуникаций региона, современный Узбекистан владеет уникальными возможностями участия в международном транзите.

По своей сути транзит является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории Узбекистана. Набор этих услуг зависит от уровня развития национальной товаропроводящей сети и ее качества. Прежде всего - это услуги национальных перевозчиков, экспедиторов. Кроме того, транзит является катализатором развития широкого спектра сопутствующих услуг по заправке транспортных средств топливом, организации торговли и питания, ремонту транспортных средств и его сервисному обслуживанию.

Использование национального трубопроводного транспорта, электропередающих систем для транспортировки газа, нефтепродуктов и электроэнергии из одной страны в другую через узбекскую территорию, также является существенным элементом транзитного потенциала страны. Как правило, развитие транзитных возможностей этих систем сопряжено со значительными затратами, далеко идущими политическими и экономическими последствиями для участвующих в проекте государств.

Целый ряд стран, особенно европейских, таких как Польша, Германия, Венгрия, Чехия, Австрия, Голландия, государства Прибалтики, обладая относительно небольшой территорией, используя выгодное географическое положение, давно превратили транзит в существенные статьи доходов своих бюджетов. Голландия, не имея особых преимуществ, стала важнейшим транзитным перекрестком Европы. Доля доходов от транзита в общем объеме экспорта услуг Голландии составляет более 40 процентов.

Сегодня в Республике Узбекистан создаются все условия для дальнейшего развития и увеличения транзитного потенциала. Проводится строительство совершенно новых железнодорожных и автомобильных магистралей внутри страны, реконструируются и электрифицируются основные транзитные железнодорожные линии и автодороги международного значения, реконструируются международные аэропорты, создаются специализированные международные транспортные терминалы, разрабатывается соответствующая нормативно-правовая база, которая будет обеспечивать беспрепятственный транзит товаров через территорию Узбекистана. Республика уже присоединилась к основным транспортным конвенциям и международным договорам, и эта работа продолжается.

Узбекистан является участником более 30 международных конвенций, соглашений и договоров в области автомобильного транспорта и автодорог, а также активным участником ряда программ, разрабатываемых международными организациями по совершенствованию и интеграции национальных транспортных коммуникаций. Через территорию республики проходят 20 международных маршрутов и направлений.

На сегодняшний день, Узбекистаном используются следующие направления экспортно-импортных грузоперевозок: [2]

Коридор 1	в направлении портов прибалтийских государств (транзитом через Казахстан и Россию) - Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония);
Коридор 2	через Беларусь и Украину (транзитом через Казахстан и Россию) - погранпереходы Чоп (Украина) и Брест (Беларусь), далее на Европу;
Коридор 3	на украинский порт Ильичевск (транзитом через Казахстан и Россию), с выходом на Черное море;
Коридор 4	в восточном направлении через казахско-китайский погранпереход до восточных портов Китая, а также Дальневосточных портов Находка, Владивосток др.;
Коридор 5	в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Туркменистан и Азербайджан), с выходом на Черное море, который известен как коридор ТРАСЕКА;
Коридор 6	в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Казахстан и Азербайджан), с выходом на Черное море;
Коридор 7	на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Туркменистан) с выходом на Персидский залив;
Коридор 8	на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Казахстан) с выходом на Персидский залив. Все указанные коридоры позволяют доставлять узбекские внешнеторговые грузы на европейский рынок, а также в страны Западного полушария и Азии. В настоящее время прорабатываются следующие направления.
Коридор 9	на китайские порты (транзитом через Кыргызстан) с выходом Желтое, Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря. По оценкам международных экспертов ожидается, что после реализации проекта пропускная способность коридора достигнет 12-14 млн. тонн грузов, без учета внутренних перевозок, а также появится возможность сухопутного непрерывного сообщения от Шанхая до Лиссабона.
Коридор 10	в связи урегулированием афганской проблемы открываются новые перспективы по разработке южных альтернативных транспортных коридоров на иранские порты Бандар-Аббас и Чахбахар транзитом через Афганистан. В настоящее время данный коридор известен как Трансафганский коридор.

При этом, надо отметить тот факт, что транспортная система Афганистана достаточно интегрирована с транспортными коммуникациями Узбекистана. Узбекистан – единственная страна в регионе, через которую может

осуществляться сообщение практически всеми видами транспорта в Афганистан. В настоящее время через узбекскую территорию в Афганистан возможны перевозки железнодорожным, автомобильным, речным и воздушным транспортом.

В республике активно проводится работа по модернизации и увеличению пропускной способности внутренней транспортной системы, устранению всех барьеров для беспрепятственного транзита через территорию республики, которая имеет огромное значение для развития международных транспортных коридоров в регионе в целом.

Продуманная политика государства по привлечению инвестиций в транспортный сектор республики направленная на развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории республики, создания благоприятных условий при пересечении границ республики транспортными средствами, улучшению оказываемого сервиса вдоль основных магистралей и т.д., является неотъемлемой частью преобразований в транспортном секторе.

За годы независимости в Узбекистане проведена целенаправленная работа по развитию современных автодорог, комплексной реконструкции и ремонту важнейших транзитных транспортных артерий: «Ташкент-Ош» со строительством двух тоннелей на перевале «Камчик», «Ташкент-Термез», «Самарканд-Бухара-Алат», «Кунград-Бейнеу», «Ташкент-Чимган-Чарвакская зона отдыха». Обеспечено целостное функционирование Ташкентской кольцевой автодороги. Построены современный совмещенный автомобильно-железнодорожный мост через реку Амударья, обходы крупных населенных пунктов, сложные транспортные развязки и ряд других объектов.

При поддержке Первого Президента Республики Узбекистан И.Каримова проделана серьезная работа, которая должна скорректировать и утвердить основные долговременные направления развития сети автомобильных дорог Узбекистана. Концепция предусматривает строительство и реконструкцию 679 км автодорог, в том числе 489 км участков, входящих в состав международных транспортных маршрутов, и 190 км дорог государственного значения, что позволит увеличить протяженность автодорог высшей категории на 557 км, общую длину мостов и путепроводов - на 2743 км. [3]

Формирование концепции было осуществлено с учетом поэтапного строительства и реконструкции автодорог, входящих в состав следующих направлений, наиболее востребованных для эффективной интеграции в мировую транспортную систему: северное и северо-западное направления («Гузар-Бухара-Нукус-Кунград-Бейнеу», «Алматы-Бишкек-Ташкент-Термез» и «Навои-Учкудук»), обеспечивающие выход в страны СНГ и Европы, и юго-западное и южное направления («Самарканд-Навои-Бухара-Алат»), обеспечивающие выход к портам Персидского залива и Черного моря.

В результате всей этой работы станет возможным обеспечение эффективного функционирования транспортных коридоров в направлении Запад - Восток и Север – Юг.

В настоящее время в мире сформировались три центра экономической активности – Европа, Восточная Азия и Северная Америка. Геополитическое положение Узбекистана между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности - Европой и Азией - предопределяет ее особую роль в обеспечении евроазиатских связей.

В условиях глобализации мировой экономики транспорт наряду с финансовой сферой выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов. Развитие международной электронной торговли через всемирную сеть Интернет предъявляет к транспорту дополнительные требования по ускорению товародвижения, объявлению более точных сроков доставки грузов.

Одним из ключевых звеньев развития узбекской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее транзитного потенциала для обеспечения евроазиатских связей. Это станет существенным вкладом в увеличение ВВП Узбекистана, обусловленным ростом объемов транспортной работы и мультипликативным эффектом в других отраслях экономики. Транзитная рента (доход национальной транспортной системы от транзитных перевозок пассажиров и грузов) должен стать важной статьей валютных поступлений.

Около половины мировых контейнерных перевозок приходится на три направления: Азия - Северная Америка по транстихоокеанскому маршруту, Северная Америка-Европа по трансатлантическому маршруту и Европа-Азия вдоль Евразийского континента через Суэцкий канал. В силу географического положения грузоперевозки с Северной Америкой обречены на водный путь, но грузопоток между Азией и Европой по той же причине имеет право на выбор. И у Узбекистана есть шанс оказывать влияние на этот выбор.

Объемы торговли между Европой и Азией достигают до 600 млрд. долларов США в год. По данным за 2014 год, между крайними точками евразийского маршрута - Дальним Востоком и северной Европой - по совокупности (туда и обратно) десять альянсов перевозчиков совершают 24 еженедельных рейса. В 2013 году по морю вокруг континента их стараниями было транспортировано около 7 млн. TEU (Стандартами контейнера являются объемы 20 и 40 футов. За единицу измерения контейнерного грузооборота принят эквивалент 20-футового контейнера - TEU). [4]

Мировые контейнерные перевозки вообще характеризует стабильный рост с начала девяностых, к 2013 году их объем составил порядка 50 млн. TEU. По прогнозам международных экспертов, мировой объем морских контейнерных перевозок удвоится в 2023 г., а затем снова удвоится в 2024г.

В обозримом будущем в Азии тенденция роста таких перевозок, очевидно, сохранится - хотя бы по той причине, что ее огромные ресурсы рабочей силы и низкие производственные затраты позволяют производить и экспортировать значительные объемы товаров. Уже сейчас операции по затариванию контейнеров в этом регионе составляют около 40% от мирового уровня.

Вместе с тем, до бесконечности морская перевозка контейнеров вдоль Евразийского континента расти не может. Тому имеется целый ряд

ограничений: например в будущем пропускная способность Суэцкого пролива и Гибралтара может стать ограниченной из-за увеличения грузопотока и экологических проблем.

В этой связи, уже сейчас экспертами рассматривается вопрос диверсификации части контейнерного грузопотока между Европой и Азией по сухопутному пути, и в этом немаловажную роль будут играть транспортные коммуникации Узбекистана.

Располагая развитыми сетями железных и автомобильных дорог, комплексом международных аэропортов, воздушными трассами, проходящими над территорией страны в широтном и меридиональном направлениях для международных и, прежде всего, транзитных перевозок, Узбекистан обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс для обеспечения евроазиатских связей и потребности страны в перевозках пассажиров и грузов во всех видах сообщений.

В этом контексте возникает ряд вопросов требующих определенного внимания. Каковы основные аргументы, которые могут быть взяты на вооружение с целью развития транзитных грузоперевозок по территории стран Центральной Азии и Узбекистана в отдельности? Насколько выгодно отличаются маршруты через Узбекистан от других, альтернативных? Чем Узбекистан может быть привлекателен для иностранных грузоотправителей и перевозчиков?

Рассматривая географическое положение Узбекистана в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, расположение основных товаропроизводителей в Азии и потребителей в Европе, зарождения грузопотоков, возможных крупных стран-грузовладельцев можно сделать практически безошибочный вывод – доставка товаров в Европу через Узбекистан и страны Центральной Азии, будь то по направлению Восток – Запад, или по направлению Юг – Север будет осуществлена быстрее. Достаточно отметить, что расстояние по трансокеанскому маршруту от Йокогамы до крупнейших западноевропейских портов, таких как Роттердам, Гамбург и другие почти в два раза длиннее, чем по существующим и проектируемым маршрутам, пролегающим через Узбекистан.

У трансузбекских маршрутов есть крупный козырь – более короткое время доставки грузов, при всех прочих равных условиях. Скорость доставки грузов по железным дорогам региона существенно возросла. Показателен в данном контексте пример – пробный контейнерный поезд, проследовавший по маршруту порт Бандар-Аббас – Ташкент, выполнил рейс за 7 суток, что в 2 раза быстрее традиционных перевозок по указанному маршруту.

Наряду с этим, рассматривается вопрос открытия регулярного контейнерного железнодорожного сообщения между странами Центральной Азии и Турцией по маршруту Алматы-Ташкент-Чарджоу-Тегеран-Стамбул. Предполагаемое транзитное время одной поездки из Алматы через Узбекистан и Иран в Стамбул должно составить около 11-12 дней.

По оценкам некоторых специалистов, предполагаемые транзитное время и провозной тариф составят серьезную конкуренцию автоперевозчикам региона, а также действующим в настоящее время маршрутам доставки грузов из Турции в страны Центральной Азии. Например, грузовик с максимальной загрузкой 24 тонны доедет из Стамбула до Алматы за 20 дней, что в два раза дольше, чем срок, запланированный при транспортировке маршрутным поездом. [5]

Фактор скорости приобретает особое значение, учитывая наступление эры электронной торговли, приоритетом которой являются «скоростные сделки».

Но следует отметить и другое обстоятельство: в связи с ростом электронных продаж возникнет проблема повышения скорости доставки заказанных товаров и грузов, и здесь, скорее всего скоростным технологиям доставки грузов будут удовлетворять, воздушный, автомобильный и железнодорожный транспорт.

Морской транспорт в перспективе сохранит свои позиции на трансокеанских маршрутах и при перевозке массовых грузов.

Как известно, Узбекистан не имеет прямого выхода к морю, и огражден от морских путей границами, как минимум двух государств, вследствие чего узбекский транзит напрямую зависит от транзитной политики сопредельных стран, так как грузы, следующие транзитом по узбекской территории, также следуют по территории других государств региона. В этой связи региональное сотрудничество со странами Центральной Азии по вопросам транзита и привлечения на транспортную сеть региона дополнительных грузопотоков, будет способствовать укреплению экономических связей между странами и развитию приграничной торговли.

Транзит – это стабилизирующий фактор. Какие бы политические, экономические изменения не происходили, избранный, развитый и закрепленный на практике транспортный транзитный маршрут остается стабилизирующим долговременным фактором. [6]

Основными целями формирования и развития международных транспортных коридоров на территории Республики Узбекистан, являются создание благоприятных условий для привлечения на национальные транспортные коммуникации международных транспортных потоков, улучшение транспортного сообщения внутри страны.

Важными направлениями в развитии транзитных транспортных коридоров должны явиться проекты по реконструкции и строительству автомобильных и железных дорог через территорию Афганистана. В частности, в настоящее время различными международными финансовыми институтами и странами-донорами финансируются проекты по восстановлению автодорожной сети Афганистана, в т.ч. автодорога Мазари Шариф – Герат - Догарун, являющаяся одним из участков Трансафганского транспортного коридора, которая позволит значительно сократить расстояние для выхода на иранские порты Бандар Аббас и Чахбахар.

Реализация проекта трансфганского транспортного коридора позволит Узбекистану расширить транзитный потенциал за счет использования не только широтных, но и меридиональных транспортных коридоров, пересекающих узбекскую территорию, а также укрепить положение республики в качестве важнейшего регионального «хаба».

Особое место в вопросах привлечения транзитных грузов должны занимать международные транспортные терминалы и центры логистики. Эти центры должны координировать деятельность различных видов транспорта, что весьма важно в условиях стран Центральной Азии, не имеющих выходов к открытому морю. Соответственно, логистические центры должны создаваться на основных транзитных коридорах, а также на границах между государствами региона и, в сущности, выполнять функции так называемых «сухих портов».

Разработанная с целью развития и усиления транспортного потенциала страны новая «транспортная программа» Узбекистана на 2015-2019 годы оценивается в \$10 млрд. Ее основными направлениями является дальнейшее развитие 2400 км Узбекской национальной автомагистрали, строительство около 300 км дорог общего пользования, приобретение свыше 990 единиц новейшей дорожно-ремонтной техники, электрификация железнодорожных коммуникаций.

Реализация всех транспортных проектов на территории республики, четкая координация работы транспортных ведомств в вопросах привлечения дополнительных транзитных грузопотоков, а также эффективное региональное сотрудничество по указанным вопросам, позволят Узбекистану в ближайшем будущем иметь существенную долю в евразийском транзите.

Таким образом, транзит призван играть большую роль в экономике Узбекистана. При этом очевидно, что имеются все предпосылки для значительного увеличения этого вида услуг мировому сообществу.

Это задача национального масштаба имеет прямую связь с изменением структурной политики и экономической стратегии государства. Она коренным образом влияет на геополитическое позиционирование страны и имеет шанс стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только транспортного комплекса, но и экономики государства в целом.

В условиях, когда в Центральной Азии усиливается конкуренция транспортных маршрутов, идущих в обход Узбекистана, транзитный потенциал страны повысит более тесное интегрирование национальной транспортной системы с международными транспортными коридорами. На этом фоне также актуально, в частности, формирование новых транспортных коридоров: Термез – Мазари-Шариф – Андхой – Герат – Иран и активизация планирования строительства железной дороги «Герат – Андхой – Мазари-Шариф» и международного железнодорожного коридора «Европа – Узбекистан – Китай» через строительство железной дороги «Узбекистан – Кыргызстан – Китай».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Тураева М.О. Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации: Доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2014. – 62 с.

2. Центр экономических исследований Республики Узбекистан, аналитическая записка «Транспортный сектор и транзит в Узбекистане в контексте экономической трансформации в средне- и долгосрочной перспективе: проблемы и решения», 2014\ www.cer.uz.

3. Логистические процессы и морские магистрали II в Азербайджане, Армении, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Таджикистане, Туркменистане, Узбекистане, Украине. ТРАСЕКА. Октябрь 2013. С. 46–59

4. Гаджинский А.М. Основы логистики Учебник для вузов М.: ИВЦ «Маркетинг» 2003.- 124 с.