

ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ В УЗБЕКИСТАНЕ

Гульзира Джамаловна Пирниязова

Каракалпакский государственный университет

АННОТАЦИЯ

В статье выявляются особенности и факторы осуществления структурной перестройки, технического перевооружения и модернизации транспортного комплекса Республики Узбекистан.

Ключевые слова: особенности, факторы, модернизация, стадии роста конкурентоспособности, транспортный комплекс, Республика Узбекистан, общая теория модернизации.

ABSTRACT

The article identifies the features and factors of the implementation of restructuring, technical re-equipment and modernization of the transport complex of the Republic of Uzbekistan.

Keywords: features, factors, modernization, stages of competitiveness growth, transport complex, Republic of Uzbekistan, general theory of modernization.

ВВЕДЕНИЕ

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. Развитие транспортных и торговых связей между государствами содействует объединению народов, интеграции и развитию экономики и, в конечном итоге, оказывает большое влияние на мирное и гармоничное развитие человечества.

МАТЕРИАЛ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Национальные автоперевозчики на международном рынке автотранспортных услуг имеют репутацию добросовестных перевозчиков, оказывающих высококачественные услуги. Несомненно, развитие грузовых

автоперевозок по Великому Шелковому пути будет способствовать экономическому развитию Узбекистана и всего Центрально-Азиатского региона .

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. Республика уже присоединилась к основным транспортным конвенциям и международным договорам, и эта работа продолжается.

С первых дней независимости развитие коммуникационной отрасли и транспортной сферы были определены одним из приоритетных направлений экономики. Обновлена инфраструктура транспорта и телекоммуникаций, создающая условия для интеграции в международную систему, обеспечивающая самый короткий путь на мировые рынки.

Как известно, Республика Узбекистан является государством со стабильно развивающейся экономикой. Республика располагает разветвленной транспортной системой, которая в основном обеспечивает внутренние и внешние перевозки грузов и пассажиров, экономические связи ее со странами ближнего и дальнего зарубежья. Транспортный комплекс республики представлен железнодорожным, речным, воздушным, автомобильным и трубопроводным видами транспорта. Суверенитет Республики Узбекистан настоятельно требовал расширения внешнеэкономических отношений как с развитыми, так и развивающимися странами, причем эти отношения обусловили необходимость дальнейшего развития и укрепления транспортных коммуникаций и средств связи.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Интеграция в мировую транспортную логистическую систему требовала от Узбекистана практической реализации мер по укреплению и дальнейшему развитию транспортной логистической инфраструктуры. За годы независимости республикой был реализован ряд мер, направленных на создание современной транспортной логистической системы.

Общая протяженность и конфигурация автомобильных и железнодорожных сетей в Узбекистане в целом удовлетворяет потребности экономики в перевозках грузов и пассажиров. В настоящее время сеть автомобильных дорог республики по основным параметрам развитости занимает одно из ведущих мест среди стран СНГ. Так, практически все населенные пункты, включая отдаленные, имеют дороги с твердым покрытием. Средняя плотность автодорог составила 210 км на 1 000 км² территории, из них 97 км — автодороги общего пользования. Отношение объема транспортных потоков к пропускной способности дорог относительно низкое.

За истекшие годы авиатранспорт республики осваивал новые маршруты, связывая Узбекистан со многими странами мира. За истекшие годы реконструировались аэропорты в Самарканде и Бухаре, Ургенче и Ташкенте, что позволило принимать самолеты западных авиакомпаний, а завершение создания первой очереди центра по техническому обслуживанию самолетов западных производителей позволило принимать самолеты международных авиакомпаний и оказывать им услуги, связанные с техническим обслуживанием воздушных судов.

Только за последние пять лет объем перевозок вырос на 45%, а пассажирооборот, грузооборот и транзитные перевозки увеличились соответственно на 24, 38 и 52%.

В республике в сфере транспорта функционируют более 5300 компаний и фирм различной формы собственности. 12 процентов ВВП приходится на транспортный сектор.

Высокие транспортные издержки отрицательно влияют на конкурентоспособность экспортных товаров, делают импорт более дорогим и ограничивают участие стран во внешней торговле. Реализация мер, направленных на снижение транспортных издержек открывает новые возможности для эффективной экономической интеграции стран региона в мировую экономику.

В этой связи ускоренное развитие транспортно-коммуникационного комплекса страны и диверсификация маршрутов транспортировки внешнеторговых грузов имеют актуальное значение, особенно для Узбекистана, удаленного от морских коммуникаций. Более того, динамичное развитие и поступательный рост экономики Узбекистана требует опережающего развития транспортно-коммуникационного комплекса и логистических систем.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время в Узбекистане осуществляется множество проектов в области транспорта и транспортных коммуникаций. При финансовом содействии и поддержке международных организаций, таких как Азиатский Банк Развития (АБР), Евразийский Банк реконструкции и развития, а также Японии, Китая, Иран, США осуществляется реконструкция старых и строительство новых автомобильных, железнодорожных дорог, тоннелей, мостов, аэропортов и другой транспортной инфраструктуры.

В частности, Европейский Союз осуществляет проект ТРАСЕКА по возрождению «Великого шелкового пути» сети транспортных коммуникаций между Азией и Европой, проходящих через территорию Центральной Азии и Кавказа.

Итак, в сложном интегрированном мире Республика Узбекистан утверждает себя как суверенное независимое государство, реализуя собственную модель эволюционного поэтапного вхождения в мировое экономическое сообщество. Этапами этого большого и непростого пути является интеграция в Центральной Азии, в СНГ, а затем и на более обширном геополитическом пространстве евразийского континента.

REFERENCES

1. Беспалов Р. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки. М.: Вершина, 2017. 384 с.
2. Бродецкий Г.Л. Моделирование логистических систем. Оптимальные решения в условиях риска. М.:, 2018. 376 с.
3. Миротин Л.Б., Бульба А.В., Демин В.А. Логистика, технология, проектирование складов, транспортных узлов и терминалов. М.: Феникс, 2019. 416 с.
7. Яушев Р. И. Межотраслевые связи в сфере агропромышленного производства Узбекистана. Ташкент: Фан, 2017.