

УЎК: 656.338.012

**Дилдора ИБРАГИМОВА,**  
*руководитель проекта Института прогнозирования и  
макроэкономических исследований,*  
e-mail: ibrdilya@mail.ru

## **Трансформация транспортной системы Узбекистана**

В Узбекистане активно продолжается реализация задач в соответствии со Стратегией действий на 2017 – 2021 годы [1]. В Стратегии определены мероприятия, такие как: расширение торгово-экономического, технологического и финансово-технического сотрудничества Узбекистана с зарубежными партнерами, в том числе: увеличение транспортного и транзитного потенциала республики, создание благоприятных условий для внешнеторговых грузоперевозок [2].

Также определены мероприятия по повышению конкурентоспособности национальной экономики за счет углубления структурных преобразований, модернизации и диверсификации ее ведущих отраслей путём проведения активной инвестиционной политики, направленной на модернизацию, техническое и технологическое обновление производства, реализацию проектов транспортно-коммуникационной инфраструктуры [3], развитие рынка транспортных услуг и повышение качества транспортного обслуживания [4].

Устойчивое и эффективное функционирование транспорта является необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности страны, повышения уровня жизни населения и рациональной интеграции Узбекистана в мировую экономику.

**Основные приоритетные направления развития транспорта:**

- формирование современной дорожно-транспортной и развитие транспортно-логистической инфраструктуры;

- повышение транзитного потенциала республики;

- строительство железных дорог, вокзалов, станций, реконструкция аэровокзальных комплексов, взлетно-посадочных полос, терминалов в соответствии с международными стандартами;

- внедрение информационно-коммуникационных технологий на транспорте;

- развитие рыночных механизмов и расширение присутствия частного сектора в сфере транспорта.

Осуществление кардинальных реформ и целенаправленных мер в транспортной сфере отразилось в следующих конечных результатах:

- коренные структурные преобразования, направленные на создание эффективной системы управления и переход на рыночные механизмы;

- существенный рост объемов инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры;

- устойчивый рост экспорта транспортных услуг и его доли в ВВП;

- существенное расширение географии международных транспортных перевозок.

**Структурные и институциональные преобразования**

В целях удовлетворения возрастающего спроса на транспортные услуги со стороны экономики и населения была осуществлена масштабная работа по трансформированию системы организации и управления транспортом.

**При этом была поставлена задача [5] по:**

- выработке единой государственной транспортной политики, направленной на гармоничное развитие всех видов транспорта;

- развитию транзитных коридоров, совершенствованию систем логистики, эффективному использованию транспортного потенциала страны, минимизации издержек субъектов предпринимательства на транспортно-логистические услуги;

- цифровому трансформированию всей транспортной системы;

- обеспечению национальных интересов Республики Узбекистан на мировом рынке транспортных услуг за счет развития международного и регионального сотрудничества.

В результате в 2019 году создано Министерство транспорта Республики Узбекистан [6], а также при Министерстве – Центр изучения проблем развития транспорта и логистики [7]. Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам переименован в Комитет по автомобильным дорогам и передан в ведение Министерства транспорта [8]. Реализуется процесс демонополизации и реструктуризации сферы воздушного транспорта республики. На базе НАК «Узбекистон хаво йуллари» образованы три компании: Uzbekistan Airways, Uzbekistan Airports и Uzbekistan Helicopters [9]. Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан [10] предусмотрено создание новой авиакомпании Himo Air на базе имущества государственного унитарного предприятия (ГУП) «Авиакомпания специальных авиационных работ».

Необходимо отметить, что реформа по реструктуризации отрасли началась в автомобильной и авиационной сферах. В сфере железнодорожного транспорта трансформация происходит с привлечением ведущих международных консалтинговых

компаний таких, как Deutsche Bahn AG (немецкая железнодорожная компания), Boston Consulting Group и АО «Трансмашхолдинг» (крупнейший в России производитель подвижного состава для рельсового транспорта).

В целях кардинального совершенствования системы подготовки кадров в сфере транспорта в 2020 году на базе Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта, Ташкентского института по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог и факультета авиакосмических технологий Ташкентского государственного технического университета образован Ташкентский государственный транспортный университет (ТГТУ) [11].

Реальные сдвиги по сравнению с предыдущими годами осуществлены в развитии метрополитена в г. Ташкенте. В августе 2020 года запущены новые подземные станции «Юнусабад» и «Туркистон» протяженностью 3 км. В декабре 2020 года запущена Сергелийская линия наземного метро способная перевозить до 35 тысяч пассажиров в сутки с протяженностью 6,9 км.

#### Инвестиции

Инвестиционная активность дала возможность обеспечить устойчивое функционирование всей транспортной системы.

Размер освоенных инвестиций за период с 2017 по 2020 гг. вырос в 2,5 раза, тогда как в период с 2010 по 2016 гг. – в 1,6 раза. Стоимость основных фондов транспорта за рассматриваемый период увеличилась в 2,0 раза.

Объем ремонтных работ в период 2017-2020 гг. увеличился в 2 раза (таблица 1).

Таблица 1

#### Тенденции по реализации инвестиционной программы по ремонту автомобильных дорог

Показатели по основным видам деятельности	Ед. изм.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Итого выполненных работ	млрд сум	1307,5	2036,2	3173,2	4753,2	4122,1
в том числе:						
Согласно инвестиционной программе	млрд сум	428,8	617,7	857,9	1 158,1	1 189,1
	км	255,9	264,4	281,5	101,4	105,9
Капитальный ремонт	млрд сум	82,9	222,2	391,9	415,8	352,7
	км	94,0	140,0	145,3	86,7	114,2
Ремонт региональных дорог	млрд сум	163,8	367,8	380,5	1802,6	1221,2
	км	-	3240,4	3245,6	7673,5	2496,9
Работы по текущему ремонту и обслуживанию дорог общего пользования	млрд сум	632,0	828,5	1 542,9	1 376,7	1 359,1
	км	-	2 858,0	3 252,0	3 350,0	2 308,0

**Источник:** составлено автором по данным сайта Комитета по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан/<http://uzavtoyul.uz>

В 2018 году были открыты международные автобусные маршруты: «Ташкент-Шымкент»; «Ташкент-Худжанд»; «Ташкент-Бишкек»; прямое автобусное сообщение между городами Ташкент и Алма-Ата; Ташкент-Нижний Новгород.

В 2019 году было налажено автобусное сообщение в ряд городов Казахстана: Ташкент-Нур-Султан, Ташкент-Еттисай, Ташкент-Тараз, Самарканд- Алматы, Самарканд-Туркистан, Чирчик-Чимкент.

В Республике Каракалпакстан, г. Самарканде и г. Намангане построены 4 новые автостанции, в Андижанской и Наманганской областях реконструированы и сданы в эксплуатацию 2 автостанции.

Открывшаяся в 2019 году новая автодорога международного значения Бейнеу-Акжигит позволила обеспечить более короткий выход узбекских товаров на рынки России и стран Кавказа через казахстанские морские порты и автодороги.

В мае 2020 года на пересечении Ахангаранского шоссе и улицы Махтумкули в Ташкенте открылась первая в Узбекистане трехуровневая транспортная развязка. В тоннеле и на эстакаде машины могут двигаться по трем полосам в каждом направлении, на среднем уровне – по четырем.

Создан Целевой фонд развития автомобильных дорог при Министерстве финансов, одним из источников формирования которого определены средства Фонда реконструкции и развития Республики Узбекистан в размере 50 млн долларов США в 2020 году и по 100 млн долларов США ежегодно в течение 2021-2024 годов в виде беспроцентных кредитов с условием погашения в течение 30 лет и льготным периодом 5 лет [12].

На железнодорожном транспорте в 2017 году завершена электрификация участка Карши-Термез протяженностью 325 км, а также строительство 1-го этапа нового железнодорожного участка Бухара-Мискен –357,3 км, было приобретено 2 высокоскоростных пассажирских поезда «Тальго-250».

В 2018 году сданы в эксплуатацию первый этап новой железнодорожной линии Ургенч-Хива протяженностью 33,8 км, а также новый вокзал Хива. Завершилась электрификация нового участка Карши-Китаб, протяженность которого составляет 124 км.

В 2019 году реализованы следующие проекты:

- строительство электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап с электрификацией участков Пап-Коканд-Андижан;

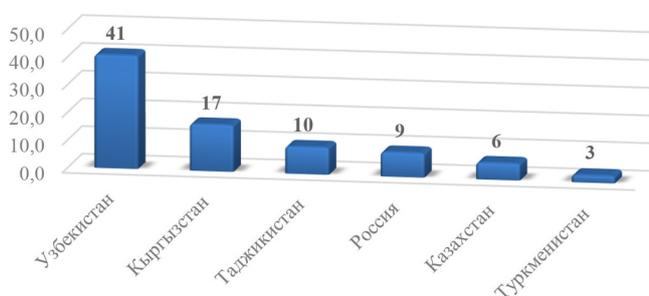
- электрификация 145,1 км железнодорожной линии Пап-Наманган-Андижан;

- модернизация 65 км железнодорожной линии Андижан-Савай-Ханабад с открытием пригородного движения поездов.

В конце 2020 года в Узбекистан началась поставка первых партий современных и мощных грузовых и грузопассажирских локомотивов из Китая, в рамках реализации проекта «Обновление парка локомотивов» с участием Азиатского банка развития. Всего планируется доставить в нашу страну 30 электровозов современной модификации и запасных частей к ним.

Авиакомпания АО «Uzbekistan Airways» оснащена такими современными самолётами как «Боинг-787», «А-320». В рамках инвестиционного проекта по обновлению и расширению парка воздушных судов, в 2018 и 2019 годах парк АО «Uzbekistan Airways» пополнился четвертым и пятым самолётами нового поколения «Boeing-787-8 Dreamliner».

**Среди стран Центральной Азии и др. по густоте автомобильных дорог** Узбекистан занимает лидирующие позиции – 41 км. на 100 кв. км (рисунок 1).

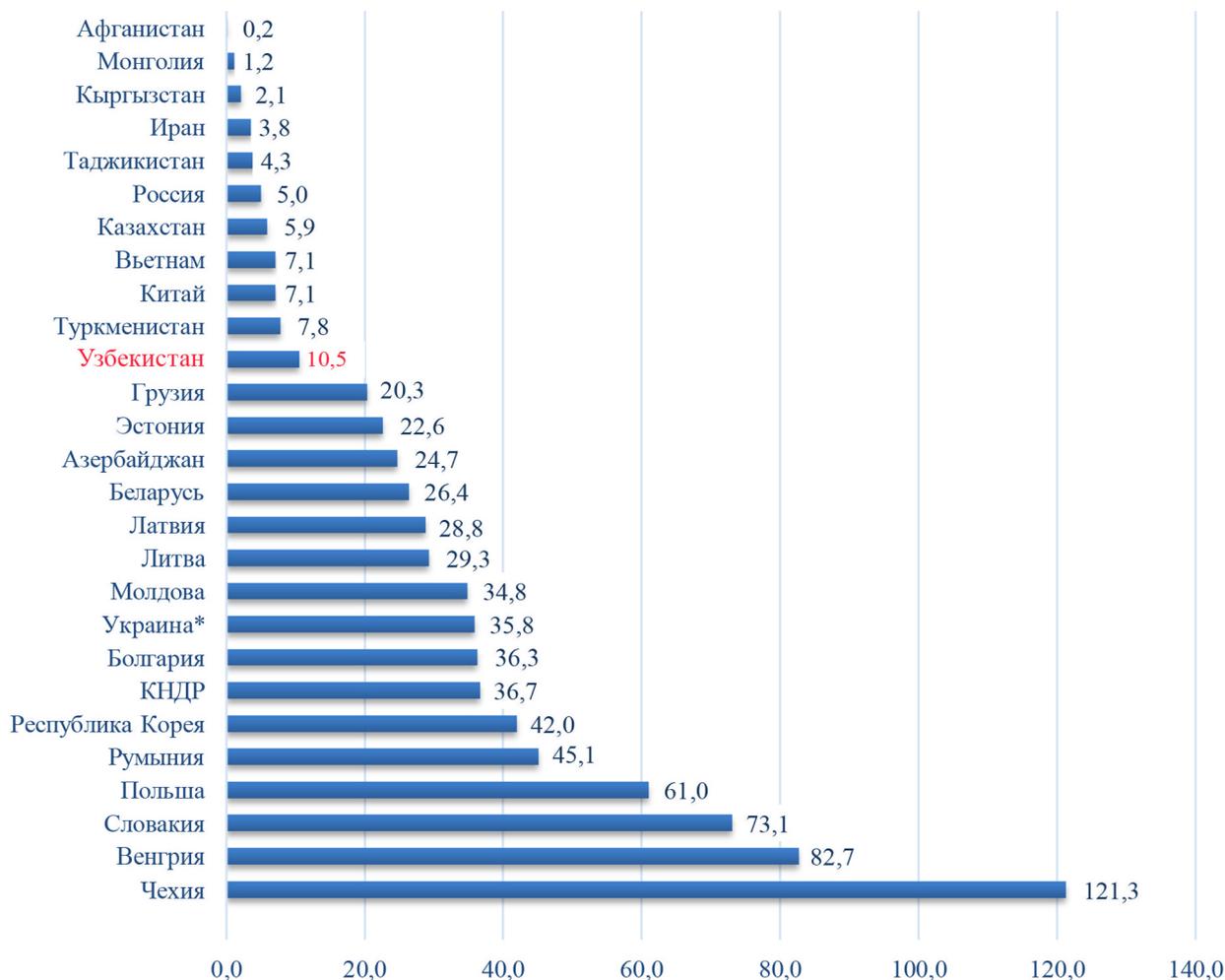


**Рисунок 1. Густота автомобильных дорог, км на 100 кв. км**

*Источник: составлено из расчета: длина автомобильных дорог (тыс. км)/площадь страны (тыс. кв. км)\*100 по данным <https://www.gov.kz/memleket/entities/kds/activities/252?lang=kk>, [https://unece.org/DAM/trans/main/wp24/Logistics\\_and\\_Transport\\_Competitiveness\\_in\\_Kyrgyzstan\\_2019\\_RU.pdf](https://unece.org/DAM/trans/main/wp24/Logistics_and_Transport_Competitiveness_in_Kyrgyzstan_2019_RU.pdf), <https://china.tmbasssy.gov.tj/news/>, <https://china.tmbasssy.gov.tj/news/>, <http://www.rtsu.tj/scientific-work/dissertatsionnye->, <https://www.gazeta.uz/ru/2019/10/04/roads/>, <https://regnum.ru/news/2647639.html>*

Железная дорога Узбекистана присоединена к «Организации сотрудничества железных дорог» (ОСЖД) [13], в составе которой 27 стран.

**По густоте железнодорожной сети** Узбекистан стабильно занимает также лидирующие позиции среди стран Центральной Азии и ряда др. стран - 10,5 км. на 1000 кв. км территории страны.



**Рисунок 2. Густота железных дорог стран-членов ОСЖД, км пути на 1000 кв. км.**

*Примечание: \*для Украины данные за 2013 год*

*Источник: составлено автором по данным Бюллетеня статистических данных ОСЖД за 2019 год <https://osjd.org/ru/9034>*



Узбекистан отличился среди других стран Центральной Азии и отдельных зарубежных стран самым высоким темпом строительства электрифицированных железнодорожных линий.

Сравнительный анализ показал, что в разных странах степень электрифицированных линий различная. Железные дороги постсоветских стран, таких, как Литва, Эстония, Латвия, Казахстан, Грузия были электрифицированы еще при Союзе и во времена независимости не проводили работы по электрификации.

В 2019-2020 годах степень электрификации железной дороги Узбекистана составила 39%. Для сравнения в Иране, Монголии, Вьетнаме, Кыргызстане, Туркменистане, Таджикистане электрифицированных железных дорог нет (таблица 2).

Таблица 2

## Степень электрификации стран - членов ОСЖД за 2019г.

№	Государство	Степень электрификации, %	Эксплуатационная длина	
			Общая длина	в т.ч. электролинии
1	Грузия	97,46	1 416,0	1 380,0
2	Республика Корея	72,52	4 207,3	3 051,2
3	Болгария	71,21	4 029,5	2 869,4
4	Китай	67,52	68 141,0	46 012,0
5	Польша	62,52	19 073,0	11 923,7
6	Россия	51,54	85 494,0	44 067,0
7	Украина*	47,48	21 625,9	10267,5
8	Словакия	44,31	3 582,4	1 587,3
9	Венгрия	40,48	7 690,0	3 113,0
10	Узбекистан	38,66	4 735,1	1 830,6
11	Румыния	37,45	10 759,0	4 029,0
12	Чехия	33,80	9 561,5	3 231,4
13	Казахстан	26,39	16 061,0	4 238,0
14	Беларусь	22,41	5 479,8	1 227,9
15	Эстония	13,50	1 022,0	138,0
16	Латвия	13,49	1 860,0	251,0
17	Литва	7,98	1 910,7	152,4
18	Афганистан	0	99,0	0
19	Вьетнам	0	2 347,0	0
20	Иран	0	6 317,0	0
21	КНДР	0	4 400,0	0
22	Кыргызстан	0	424,0	0
23	Молдова	0	1 149,6	0
24	Монголия	0	1 814,5	0
25	Таджикистан	0	620,4	0
26	Туркменистан	0	3 840,0	0

Примечание: \*для Украины данные за 2013 год

Источник: составлено автором по данным Бюллетеня статистических данных ОСЖД за 2019 год <https://osjd.org/ru/9034>

### Показатели и экспорт транспортных услуг

Если рассматривать динамику грузооборота по всем видам транспорта за 2017-2019 гг., то наблюдается устойчивый рост со среднегодовым темпом 105% (таблица 3).

Таблица 3

#### Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
<b>Отправлено грузов, млн т</b>	<b>1 132,5</b>	<b>1 146,2</b>	<b>1 243,0</b>	<b>1 319,8</b>	<b>1 378,8</b>
в том числе транспортом:					
железнодорожным	67,6	67,9	68,4	70,1	70,4
автомобильным	1 002,8	1 013,1	1 102,2	1 177,7	1 245,6
трубопроводным	62,2	65,1	72,4	72,0	62,8
воздушным, тыс. т	26,5	26,4	13,1	10,4	5,1
<b>Грузооборот, млрд т-км</b>	<b>65,3</b>	<b>66,9</b>	<b>71,3</b>	<b>72,6</b>	<b>69,1</b>
в том числе транспорта:					
железнодорожного	22,9	22,9	22,9	23,4	24,0
автомобильного	13,3	13,6	14,6	15,9	16,1
трубопроводного	28,9	30,2	33,6	33,2	28,9
воздушного	0,13	0,16	0,12	0,12	0,22

*Источник:* составлено автором по данным Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике/ <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika/services>.

В период пандемии самыми стабильными видами транспорта остаются: в международных перевозках (импорт, экспорт, транзит) – железнодорожный, во внутригосударственных – автомобильный. Так, объем отправленных грузов по железной дороге в период с 2017 по 2020 гг. увеличился на 3,7%, автомобильным транспортом – на 23% (таблица 3).

Таблица 4

#### Динамика объемов перевезенных грузов железнодорожным транспортом

	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.
Объем перевезенных грузов - общее, тыс.т	86 368,6	86 405,6	94 789,6	94 460,6	96 020,4
в том числе:					
Ввоз	11 463,1	13 059,9	18 072,1	19 266,7	21 120,1
Вывоз	6 114,3	8 007,4	8 479,2	8 762,3	10 412,3
Транзит	7 976,6	7 675,1	7 270,9	7 037,5	8 194,9
Местное сообщение	60 814,6	57 663,2	60 967,4	59 394,1	56 293,1

*Источник:* Источник: составлено автором по отчетным данным АО «Ўзбекистон темир йуллари» за 2016-2020 гг.

По данным таблиц 3 и 4 видно, что в перевозках во внутригосударственном сообщении лидирует автотранспорт, а в межгосударственном доминирует и сохраняет свои позиции железнодорожный транспорт.

Пассажиروоборот всех видов транспорта республики в период с 2017 по 2019 годы увеличился на 8%, при этом автомобильный – на 5,4%, занимающий самый высокий удельный вес в общем объеме. Среднегодовой темп количества отправленных пассажиров – 103% (таблица 5). В связи с кризисом из-за пандемии в 2020 году вышеперечисленные показатели уменьшились по сравнению с предыдущими годами.

**Таблица 5**

**Перевозки пассажиров и пассажирооборот по видам транспорта**

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
<b>Отправлено пассажиров, млн. человек</b>	<b>5 560,4</b>	<b>5 679,0</b>	<b>5 951,5</b>	<b>6 025,1</b>	<b>5 240,4</b>
в том числе транспортом:					
железнодорожным	20,5	21,1	22,1	22,9	6,2
автомобильным	5480,8	5 591,3	5 852,8	5 915,2	5 192,9
троллейбусным	0,8	0,5	0,5	0,7	0,4
трамвайным	2,7	2,3	4,4	3,8	1,2
метрополитенным	53,5	61,6	69,1	79,2	38,8
воздушным	2,1	2,2	2,6	3,2	0,9
<b>Пассажируоборот, млрд. пасс-км</b>	<b>126,0</b>	<b>130,0</b>	<b>135,3</b>	<b>140,1</b>	<b>116,7</b>
в том числе транспорта:					
железнодорожного	4,0	4,3	4,3	4,4	1,8
автомобильного	114,9 *)	117,7	121,6	124,1	111,6
троллейбусным	0,02	0,01	0,02	0,02	0,01
трамвайного	0,01	0,01	0,03	0,02	0,00
метрополитенного	0,4	0,5	0,5	0,6	0,3
воздушного	6,7	7,5	8,8	11,0	3,0

*Источник:* составлено автором по данным Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике/ <https://stat.uz/ru/ofitsialnaya-statistika/services>.

Объем транспортных услуг в валовой добавленной стоимости оказанных услуг по основным видам экономической деятельности за период с 2017 по 2020 гг. показывает устойчивый рост со среднегодовым темпом 115%.

Показатель экспорта транспортных услуг является важной составляющей международной торговли, который учитывается в стоимости ВВП страны.

В 2020 году доля доходов от экспорта транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг достигла 71% против 43,7% в 2016 году.

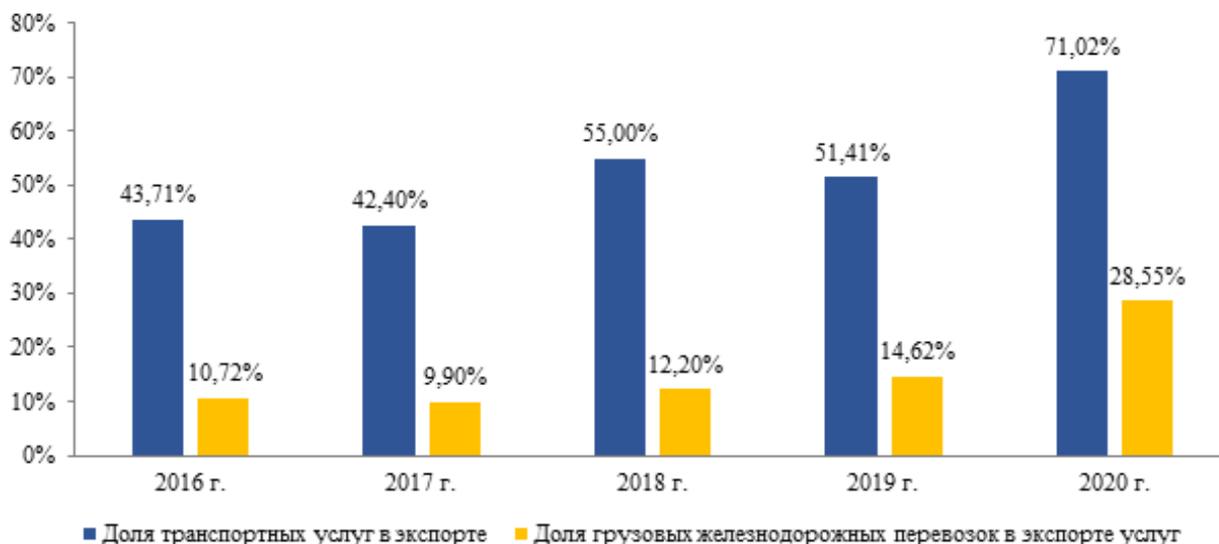
В целом доходы от экспорта транспортных услуг за 2017-2019 гг. возросли с 1,5 млрд. долл. до 1,8 млрд. долл. или в 1,2 раза. При этом доход от экспорта услуг железнодорожного транспорта за рассматриваемый период возрос в 1,6 раза (на 221,6 млн. долл.) и составил 578,7 млн. долл.; автомобильного в 2,2 раза (на 15,2 млн. долл.), составил 27,8 млн.долл. (таблица 6).

**Таблица 6**

**Показатели доходов от экспорта транспортных услуг, тыс. долл. США**

Наименование показателя	2016 г.	Уд.вес	2017 г.	Уд. вес	2018 г.	Уд. вес	2019 г.	Уд. вес	2020 г.	Уд.вес
<b>Экспорт всего услуг:</b>	<b>3 204 678,9</b>		<b>3 536 263,5</b>		<b>3 070 046,0</b>		<b>3 434 848,40</b>		<b>2 003 851,90</b>	
<b>Экспорт транспортных услуг - всего</b>	<b>1 400 903,2</b>	<b>43,71%</b>	<b>1 500 960,7</b>	<b>42,40%</b>	<b>1 687 872,0</b>	<b>55,00%</b>	<b>1 765 711,80</b>	<b>51,41%</b>	<b>1 423 161,60</b>	<b>71,02%</b>
в том числе:										
<b>Услуги железнодорожного транспорта - всего</b>	<b>351 180,0</b>	<b>10,96%</b>	<b>357 115,20</b>	<b>10,10%</b>	<b>383 892,7</b>	<b>12,50%</b>	<b>510 992,80</b>	<b>14,88%</b>	<b>578 674,50</b>	<b>28,88%</b>
перевозки грузовые железнодорожным транспортом	343 555,50	10,72%	350 128,7	9,90%	373 934,8	12,20%	502 259,50	14,62%	572 026,50	28,55%
<b>Услуги автомобильного транспорта всего</b>	<b>8454,7</b>	<b>0,26%</b>	<b>12 658,4</b>	<b>0,36%</b>	<b>13 080,5</b>	<b>0,40%</b>	<b>23 196,40</b>	<b>0,68%</b>	<b>27 849,70</b>	<b>1,39%</b>
перевозки грузовые автотранспортом	3 692,40	0,12%	4 319,4	0,12%	9 501,9	0,30%	22 240,70	0,65%	26 264,80	1,31%
<b>Услуги воздушного транспорта - всего</b>	<b>491 315,5</b>	<b>15,33%</b>	<b>523 118,0</b>	<b>14,79%</b>	<b>568 052,4</b>	<b>18,50%</b>	<b>527 087,40</b>	<b>15,35%</b>	<b>203 478,60</b>	<b>10,15%</b>
грузовые воздушные перевозки	13 810,60	0,43%	15 895,5	0,45%	17 843,0	0,60%	18 231,20	0,53%	36 436,30	1,82%
<b>Транспортировка по трубопроводам</b>	<b>549 953,0</b>	<b>17,16%</b>	<b>604 244,5</b>	<b>17,09%</b>	<b>647 501,4</b>	<b>21,10%</b>	<b>650 579,10</b>	<b>18,94%</b>	<b>575 508,90</b>	<b>28,72%</b>

*Источник: составлено автором по данным Статистического бюллетеня Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике за 2016-2020 гг.*



**Рисунок 3. Динамика доли транспортных услуг и грузовых железнодорожных перевозок в экспорте услуг**

*Источник: составлено автором по данным Статистического бюллетеня Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике за 2016-2020 гг.*

В экспорте транспортных услуг важная роль отводится транзиту, который обеспечивает значительные валютные поступления в страну.

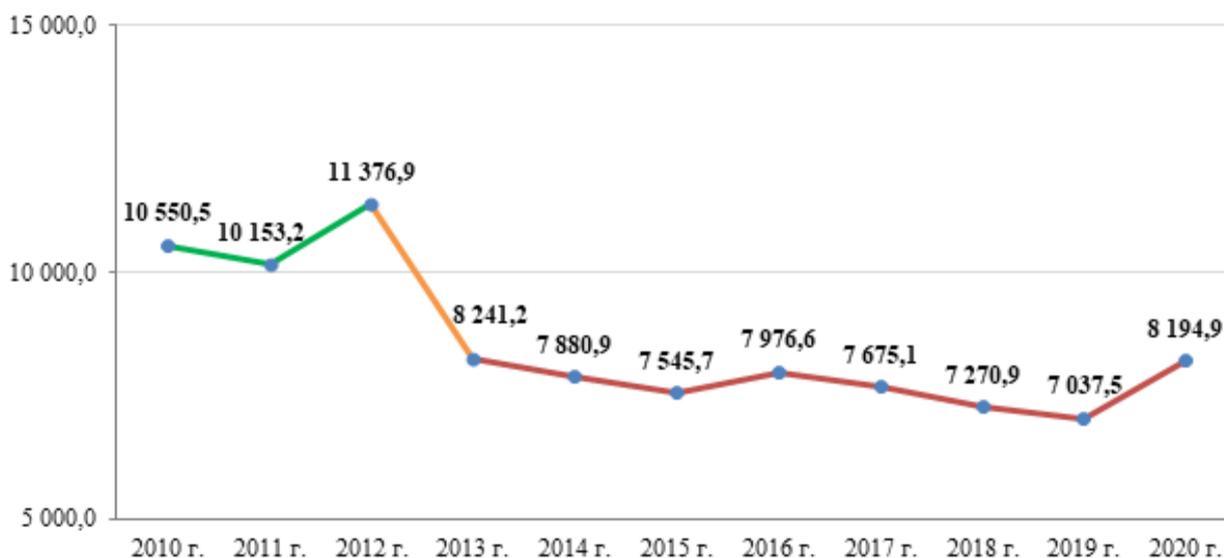
Как видно из таблицы 6., за 2017-2019 гг. в доходах от экспорта транспортных услуг сохраняют свои позиции грузовые перевозки на железнодорожном транспорте и формируют основную статью дохода после услуг транспортировки по трубопроводам и услуг воздушного пассажирского транспорта. За 2020 год в период пандемии, несмотря на все сложности, грузовые железнодорожные перевозки принесли значительные поступления в государственный бюджет после трубопроводного вида транспорта и составили 28,6% (рисунок 3) в общем объеме экспорта услуг и 40% – экспорта транспортных услуг.

### Логистика и международные перевозки

Максимальное задействование железнодорожного транспорта в перевозках грузов в период пандемии привело к существенному расширению географии международных перевозок Узбекистана.

Благодаря предпринятым мерам в развитии внешнеэкономических отношений несмотря на пандемию коронавируса, в 2020 году объем международных перевозок на железнодорожном транспорте составил 40 млн. тонн (42% от общего объема перевозок по железной дороге) и увеличился на 38% (11 млн. тонн) по сравнению с показателем 2017 года (таблица 3).

В результате проведенной работы объем транзитных грузов, перевозимых по железной дороге Узбекистана, за последние несколько лет впервые достиг значения 2013 года - до 8 200 тыс. тонн (рисунок 4).



**Рисунок 4. Динамика объема транзитных перевозок железнодорожным транспортом за период 2010-2020 гг., тыс. тонн**

*Источник: составлено автором по отчетным данным АО «Узбекистон темир йуллари» за 2010-2020гг.*

Особую роль играет рост объемов транзита нефтепродуктов из Туркменистана назначением в Афганистан (461%), а также из России назначением в Таджикистан (123%). Кроме этого, значительно увеличился транзит продуктов перемола из Казахстана назначением в Афганистан (116%). Также росту транзитных перевозок способствовали соглашения о тарифных преференциях, заключенных между странами участниками «Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия» и Турция.

За рассматриваемый период активизировалась работа по формированию транспортных коридоров.

20 сентября 2018 г. на международном форуме «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нерализованные возможности», впервые были представлены научно обоснованные результаты исследований и преимуществ формирования «Кабульского коридора» [14].

3-4 декабря 2018 года в Ташкенте состоялась многосторонняя встреча руководителей железнодо-

рожных администраций России, Казахстана, Узбекистана, Афганистана, Пакистана [15]. По результатам встречи был подписан Протокол о создании совместной рабочей группы и финансового консорциума между железнодорожными администрациями Узбекистана, России, Казахстана, Афганистана и Пакистана. Председательство было делегировано узбекской стороне.

В марте и сентябре 2019 года в Ташкенте прошла первая и вторая встречи многосторонней Рабочей группы по строительству транзитных железнодорожных линий через Афганистан.

В феврале 2020 года при поддержке Всемирного Банка в Ташкенте состоялось Первое заседание Транспортной платформы Центральная Азия – Южная Азия, с участием делегации Афганистана, Таджикистана, Пакистана, Узбекистана и др. [16] При этом Всемирный Банк отметил, что маршрут «Пешавар – Кабул – Мазари-Шариф» является перекрестком перспективных маршрутов Пакистана, соединяющих Индийский Океан со странами Центральной Азии, Китаем, Россией, Кавказом и Европейским Союзом.

В феврале 2021 года состоялись узбекско-афганско-пакистанские переговоры высокого уровня с участием руководителей ключевых международных финансовых институтов. По итогам переговоров утверждена «Дорожная карта» по строительству железной дороги «Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар» протяженностью около 600 км [17].

В период 13-17 марта 2021 г. делегация Республики Узбекистан посетила Исламскую Республику Пакистан с целью изучения инфраструктуры пакистанских портов «Касим», «Карачи» и «Гвадар» и организации двусторонних переговоров [18].

Достигнута договоренность активизировать работу по эффективному использованию маршрута Узбекистан – Афганистан – Пакистан с использованием портов Пакистана [19].

Ещё одним важным событием можно назвать встречу руководителей железных дорог пяти стран – Азербайджан, Грузия, Кыргызстан, Туркменистан и Узбекистан в Ташкенте 19-20 декабря 2019 года. В рамках встречи участники договорились развивать международный мультимодальный маршрут «Страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Европа» и обратно, с выработкой единых подходов по ускоренному пропуску контейнерных поездов и приме-

нении унифицированных, конкурентоспособных тарифов [20].

В результате договорённостей по участкам мультимодального маршрута с начала 2020 года перевезено более тысячи контейнеров [21].

В целях формирования сети мультимодальных перевозок на основных маршрутах международных перевозок созданы логистические центры, такие как Бухара, Андижан, Чукурсай, Ургенч, Термез, Коканд и др.

### **Проблемы**

Несмотря на масштабную проделанную работу в развитии транспортной отрасли, имеется еще ряд нерешенных проблем.

На воздушном транспорте основными системными проблемами остаются слабое развитие форм рыночных отношений, механизмов трансформации собственности и конкурентной среды.

Недостаточные темпы роста международных грузовых железнодорожных перевозок говорят о том, что недоиспользуется транспортно-транзитный потенциал республики. Кроме того, на железнодорожном транспорте сохраняются проблемы, связанные с трансформацией сферы, развитием конкуренции, повышением эффективности перевозок и др.

Также остаётся ряд задач и проблем в сфере строительства и ремонта автомобильных дорог. В частности, несоответствие качества освоения инвестиций в дорожную отрасль, в том числе на условиях государственно-частного партнерства.

### **Приоритетные направления транспортной отрасли в 2022-2026 гг.**

#### **Рекомендации по дальнейшему развитию сферы воздушного транспорта:**

- расширение географии полетов; развитие, как прямых, так и транзитных пассажирских перевозок, а также последовательное увеличение частот выполнения рейсов по всем направлениям;

- модернизация информационных технологий в целях внедрения новых видов транспортных услуг, маркетинговой и тарифной политики на рынке пассажирских перевозок;

- эффективное налаживание регулярных грузовых маршрутных сетей между Европой и Азией, максимально задействовав при этом существующие международные интермодальные центры логистики;

- дальнейшее развитие сети логистических терминалов и хабов во взаимодействии всех видов

транспорта: железнодорожного, воздушного и автомобильного с организацией смешанных перевозок грузов, внедряя новые методы и подходы для создания удобств и благоприятных условий грузовладельцам.

**В целях дальнейшего повышения качества оказания услуг в сфере дорожного строительства и автомобильного транспорта рекомендуется:**

- в сфере проектирования, строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры применить новые подходы с учетом изучения международного опыта для снижения загруженности дорог (строительство высокоскоростных эстакад, наземных метро, путепроводов, мостов, тоннелей и др.);

- дальнейшее строительство и реконструкция автостанций и автовокзалов в городах и районных центрах, а также объектов придорожной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства;

- приобретение современных автотранспортных средств: автобусов, маршрутных такси для ввода новых международных, межгородских и внутрирайонных оптимальных транспортных маршрутов и создание сети альтернативных платных дорог в целях снижения нагрузки на дорожную инфраструктуру;

**Максимальное  
задействование железно-  
дорожного транспорта в  
перевозках грузов в  
период пандемии  
привело к существенному  
расширению географии  
международных перевозок  
Узбекистана.**

- внедрение автоматизированных систем мониторинга за осуществлением пассажирских перевозок общего пользования в режиме онлайн с интеграцией ее с системами экстренных служб.

**В сфере железнодорожного транспорта считается целесообразным реализация следующих мер:**

- поэтапное сокращение субсидирования пассажирских перевозок за счет доходов от грузовых и переход на дотации с государственного бюджета, развитие высокоскоростного пассажирского движения, повышение качества оказываемых услуг и строительства двухпутной эстакады;

- активное внедрение передовых информационно-коммуникационных технологий для оказания услуг грузовладельцам и пассажирам в онлайн-режиме на основе государственно-частного партнерства;

- совершенствование нормативно-правовой базы, продолжение работы по гармонизации межгосударственных стандартов и работ по системе подтверждения соответствия в области железнодорожного транспорта, объектов инфраструктуры;

- создание научно-исследовательских институтов транспорта, включающие в себя подготовку и переподготовку кадров в разработках научных, конструкторских работ и цифровых технологий.

В целях эффективной работы грузовых перевозок на железнодорожном транспорте необходимо реализовать следующие меры:

- поэтапное исключение сектора организаций, не связанных с перевозочной деятельностью, обеспечением аварийно-восстановительных работ и входящих в потенциально конкурентный сектор в целях снижения нагрузки компании и сосредоточения материальных и финансовых ресурсов в основной вид деятельности – перевозки;

- создание нового АО «Узтрансмашстройхолдинг», куда будут входить промышленные, строительные и проектные предприятия транспорта (АО «Завод по ремонту экскаваторов и гусеничной техники», АО «Ташкентский механический завод», АО «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов», АО «Узвагонтаъмир», АО «Эйвалек махсус темир бетон», УП «Узтемир-улмаштаъмир», ДП ООО «Анджиджанский механи-

ческий завод» (АМЗ), ДП «Литейно-механический завод» (ЛМЗ), УП «Завод по ремонту гусеничной техники и экскаваторов», УП «Узтемирйулкурилишмонтаж», УП «Трест Куприккурилиш», АО «Boshtransloyiha», ООО «Тоштранслойиха», УП «Куприккурилишлойиха»);

- развитие конкуренции в сфере железнодорожных перевозок, в том числе путем создания частных грузовых компаний международных операторов, владеющих собственным подвижным составом, контейнерами, и обеспечения их доступа на рынок железнодорожных транспортных услуг;

- разработка и ввод новой нормативной методики организации вагонопотоков в целях ускорения сроков доставки грузов на полигоне республики для повышения привлекательности и комфортабельности железнодорожного транспорта.

В целях повышения конкурентоспособности отечественных коридоров и переориентации транзитных грузов с альтернативных на отечественные железные дороги необходимо:

- наладить железнодорожное сообщение через Афганистан с Пакистаном, а также через Кыргызстан с Китаем;

- создать логистические кластеры на станциях Галаба (Узбекистан) и Пешавар (Пакистан); Кашгар (Китай) и Андижан (Узбекистан) для организации интермодальных перевозок (железнодорожным и автомобильным транспортом), что позволит привлечь интерес к перевозкам грузов по этому направлению как грузовладельцев, так и транспортных компаний Афганистана и Кыргызстана;

- до строительства железной дороги использовать существующие международные автотрассы и организовать автомобильные перевозки грузов по существующим международным автомобильным дорогам из Кашгара (Китай) до Андижана (Узбекистан) и Пешавара (Пакистан) до Галабы (Узбекистан) с взиманием тарифа, как за железнодорожные перевозки [22];

- создать международную транспортно-логистическую ассоциацию, учитывая делегирование председательства ряда проектов Узбекистану, при уже существующей авторитетной организации ШОС.

Реализация предложенных мер послужит формированию зоны мировой торговли на перекрестке транзитных коридоров Узбекистана, стимулирова-

нию развития всех видов транспорта и создаст условия для переориентирования крупных мировых торговых рынков в Центральную Азию.

### *Источники и литература*

1. [http://strategy.gov.uz/ru/pages/action\\_strategy](http://strategy.gov.uz/ru/pages/action_strategy)
2. [http://strategy.gov.uz/ru/pages/foreign\\_policy](http://strategy.gov.uz/ru/pages/foreign_policy)
3. [http://strategy.gov.uz/ru/pages/action\\_strategy](http://strategy.gov.uz/ru/pages/action_strategy)
4. Указ Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 года №УП-4947 «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» // <https://lex.uz/docs/3107042>
5. Указ Президента Республики Узбекистан от 1 февраля 2019 г. №УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» // <http://lex.uz/docs/4194115>
6. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 19 апреля 2019 года «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Республики Узбекистан» // <https://lex.uz/ru/docs/4300861>
7. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 12 апреля 2019 г. №305 «О мерах по организации деятельности Центра изучения проблем развития транспорта и логистики при Министерстве транспорта Республики Узбекистан» // <https://www.lex.uz/docs/4285475>.
8. Там же
9. Указ Президента Республики Узбекистан от 27 ноября 2018 года №УП-5584 «О мерах по кардинальному совершенствованию гражданской авиации Республики Узбекистан» // <https://lex.uz/ru/docs/4082764>
10. Постановление Кабинета Министров РУз от 20 января 2020 г. №-35 « О дополнительных мерах по дальнейшему развитию гражданской авиации Республики Узбекистан» // <https://lex.uz/docs/4711540>
11. Постановление Президента Республики Узбекистан от 4 мая 2020 года №ПП-4703 «О мерах по кардинальному совершенствованию системы подготовки кадров в сфере транспорта» // <https://lex.uz/ru/docs/4805176>
12. Указ Президента Республики Узбекистан от 9 декабря 2019 года № УП-5890 «О мерах по глубокому реформированию системы дорожного хозяйства Республики Узбекистан» // <https://lex.uz/docs/4634789>
13. ОСЖД — «Организация сотрудничества железных дорог» - международная организация, созданная на совещании министров 28 июня 1956 года в г. София министрами, ведающими железнодорожным транспортом. Основой существования и работы ОСЖД является Положение об ОСЖД, которое имеет характер международного договора. // <https://osjd.org/>
14. Ибрагимов У.Н. Формирование единого, разветвленного и внешне интегрированного транспортного

пространства в Центральной Азии. Доклад на международном форуме «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности», 20 сентября 2018 г., г. Ташкент. // [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/11941/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/11941/)

15. Ибрагимов У.Н. Доклад на многосторонней встрече руководителей железнодорожных администраций России, Казахстана, Узбекистана, Афганистана, Пакистана. - <http://railway.uz/upload/iblock/af0/af0e8f76609f61c8b4aca94e47a52bce.pdf>

16. Acting Minister to The Ministry of Transport Attends the First Meeting of Central Asia-South Asia Transport Cooperation in Tashkent Uzbekistan. The Afghanistan Railway Authority of cial website. -<https://ara.gov.af/index.php/en/acting-minister-ministry-transport-attends-first-meeting-central-asia-south-asia-transport>

17. <https://www.gazeta.uz/ru/2021/02/08/trans-afghan-railway/#!>

18. [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/22236/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/22236/)

19. [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/22236/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/22236/)

20. Достигнута договорённость о развитии мультимодального маршрута. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 22.12.2019 г. // [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/17207/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/17207/).

21. Мультимодальный маршрут: Первый поезд с грузом прибыл в Грузию через Узбекистан. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 27.01.2020 г. // [http://railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/17564/](http://railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/17564/).

Контейнерный поезд с экспортной продукцией Узбекистана отправился в Турцию. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 30.03.2020 г. // [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/18315/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18315/).

Международные договорённости в действии, перспективы сотрудничества. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 6.04.2020 г. // [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/18331/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18331/).

Наращивание сотрудничества в контейнеризации грузовых перевозок. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 19.05.2020 г. // [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/18796/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18796/).

Первый контейнерный поезд отправился по мультимодальному коридору «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 5.06.2020 г. // [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/19034/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/19034/).

22. M. Rasulov, U. Ibragimov, M. Mirakhmedov, A. Rizaev, Central Asian transport corridors and prospects of Uzbekistan's further integration to the global

transport network // The 7th International Symposium for Transportation Universities in Europe and Asia // Dalian Jiaotong University, China-2014.- P.25-30.

### Трансформация транспортной системы Узбекистана

**Дилдора Ибрагимова,**

руководитель проекта  
Института прогнозирования и  
макроэкономических исследований

**Аннотация:** в статье приведены результаты исследований трансформации транспортной системы в 2017-2021 годах. Обозначены приоритетные направления транспортной сферы в 2022-2026 гг.

**Ключевые слова:** трансформация, международные транспортные коридоры, транзит, транспорт, экспорт транспортных услуг, автомобильные и железные дороги, авиация, грузооборот, пассажирооборот.

### Ўзбекистоннинг транспорт тизими трансформацияси

**Дилдора Ибрагимова,**

Прогнозлаштириши ва макроиқтисодий  
тадқиқотлар институти  
лойиҳа раҳбари

**Аннотация:** мақолада 2017-2021 йилларда транспорт тизими трансформацияси бўйича тадқиқот натижалари келтирилган. 2022-2026 йиллар учун соҳанинг устувор йўналишлари белгиланган.

**Калит сўзлар:** трансформация, халқаро транспорт йўлаклари, транзит, транспорт, транспорт хизматларини экспорт қилиши, автомобиль ва темир йўллар, авиация, юк айланмаси, йўловчи айланмаси.

### Transformation of the transport system of Uzbekistan

**Dildora Ibragimova,**

Project Manager,  
Institute of Forecasting and  
Macroeconomic Research

**Abstract:** the article presents the results of research on the transformation of the transport system in 2017-2021. The priority directions of the transport sector in 2022-2026 are outlined.

**Keywords:** transformation, international transport corridors, transit, transport, export of transport services, roads and railways, aviation, cargo turnover, passenger turnover.