

ЯРАШОВА ВАСИЛА КАМАЛОВНА

**ТРАНСПОРТНЫЙ ФАКТОР
ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТАБИЛЬНОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РОСТА СТРАНЫ**

335.61

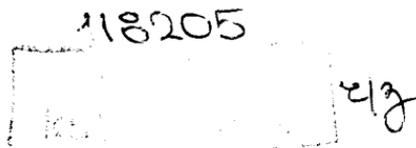
а. 419

**МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ И СОКРАЩЕНИЯ БЕДНОСТИ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ИНСТИТУТ ПРОГНОЗИРОВАНИЯ И
МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ**

ЯРАШОВА ВАСИЛА КАМАЛОВНА

**ТРАНСПОРТНЫЙ ФАКТОР
ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТАБИЛЬНОГО
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА СТРАНЫ**



Ташкент – 2020

УДК 338.47

ББК 65.37

Ярашова В.К. Транспортный фактор обеспечения стабильного экономического роста страны. – Т.: Иктисодиёт дунёси, 2020. –171 с.

В монографии изложены проблемы устойчивого развития транспорта как базовой сферы национальной экономики. Рассмотрены теоретические основы анализа формирования и развития транспорта в системе макроэкономических координат, выявлены особенности развития транспортной системы Узбекистана в условиях глобализации и модернизации экономики. Обобщен зарубежный опыт регулирования и приоритетного развития транспортно-логистических систем, разработаны методические подходы к выбору направлений конкурентоспособной стратегии развития транспортного комплекса, выполнены прогнозы по альтернативным вариантам сценариев развития транспорта на долгосрочную перспективу, обоснованы меры по совершенствованию институциональных механизмов транспортно-логистической системы.

Книга предназначена для студентов, докторантов и преподавателей высших учебных заведений, а также специалистов и менеджеров транспортных компаний, заинтересованных министерств и ведомств.

Выполнено: по заказу ЧП “TRANS EKO”

Одобрено: Ученым Советом Института прогнозирования и макроэкономических исследований, от 3 марта 2020 года, протокол № 2.

Рецензенты: д.э.н., проф. Ш.Р. Арифханов,
д.э.н. Б.Т. Байхонов

SBN 978-9943-6264-3-0

УДК 338.47

ББК 65.37

©Издательство “Иктисодиёт дунёси”, 2020.

©Ярашова В.К., 2020.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АНАЛИЗА ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В СИСТЕМЕ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ КООРДИНАТ.....	7
1.1. Роль и значение транспорта в обеспечении макроэкономической стабильности страны.....	7
1.2. Особенности развития транспортной системы в условиях глобализации и модернизации экономики.....	19
1.3. Зарубежная практика регулирования развития транспорта через макроэкономические индикаторы.....	29
Глава 2. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К АНАЛИЗУ И ПРОГНОЗИРОВАНИЮ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....	45
2.1. Принципы и подходы к выбору направлений стратегического планирования развития транспортной системы.....	45
2.2. Методические подходы к расчету транспортоемкости как критерия макроэкономической эффективности.....	56
Глава 3. СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ!.....	77
3.1. Структурные сдвиги в развитии транспортной системы, оценка влияния их на устойчивость функционирования экономики.....	77
3.2. Методика комплексной оценки конкурентоспособности услуг транспорта.....	86
3.3. Макроэкономические и интегративные аспекты формирования и развития транспортно-логистических систем.....	95
Глава 4. ПРИОРИТЕТЫ И НАПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.....	102
4.1. Современные подходы к выбору приоритетов и направлений устойчивого развития и функционирования транспортной системы.....	102
4.2. Прогнозы альтернативных вариантов сценария развития транспортной системы на долгосрочную перспективу.....	108
4.3. Совершенствование институциональных механизмов регулирования транспортно-логистической системы.....	119
4.4. Приоритетные направления государственно-частного партнерства в сфере транспорта.....	126
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	137
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	142
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	151

ВВЕДЕНИЕ

Современная транспортная система Узбекистана формируется под воздействием происходящих в мире научно-технического прогресса и глобализации интеграционных процессов, а также глубоких структурных сдвигов в экономике. Динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов, товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортно-логистической инфраструктуры производительность и эффективность функционирования транспортного комплекса страны снижается.

В последнее десятилетие отмечается стабилизация протяженности мировых транспортных путей на уровне более 50 млн. км. Ежегодно всеми видами транспорта в мире перевозится более 110 млрд. т грузов и более 1 трлн. пассажиров. В структуре мировой транспортной системы отмечается перераспределение работы между видами транспорта. Автотранспорт по доле грузооборота, воздушный транспорт по удельному весу пассажирооборота достигли уровня железнодорожного транспорта и продолжают расти.

Экономика Узбекистана является одной из быстро развивающихся в мировом сообществе. Проблемы обеспечения устойчивого экономического роста страны являются сложными и многогранными. Принятая правительством Узбекистана Стратегия действий по пяти приоритетным направлениям развития страны в 2017-2021 годы соответствует в целом целям устойчивого развития Глобальной повестки дня ООН до 2030 года.

Для обеспечения устойчивого экономического роста и повышения благосостояния и качества жизни населения необходимо стремиться к ускоренному развитию высокотехнологичных отраслей, которые производят продукцию с большей добавленной стоимостью, таких как машиностроение, химическая промышленность, автомобилестроение, а также объектов инфраструктуры, включая транспорт и коммуникации.

Специфика формирования и развития современной транспортной системы, масштабы и острота экономических и социаль-

ных проблем диктуют необходимость создания четкой системы государственного регулирования сферы, обеспечивающей баланс общегосударственных и корпоративных интересов, без подавления правил цивилизованного рынка с участием нормальной конкуренции.

Формирование рынка транспортных услуг в стране явилось предпосылкой развития реальной конкуренции и основанием для пересмотра механизма регулирования и инструментов управления транспортной отраслью. Под воздействием структурных реформ и макроэкономических факторов происходит динамичное перераспределение грузовых и пассажирских перевозок между видами транспорта, устойчиво увеличивается доля коммерческого пассажирского и грузового автопарка.

В обществе с каждым годом растет понимание возросшей значимости транспортных коммуникаций в сбалансированном и динамичном развитии экономики. Усиливается взаимосвязь задач его развития с обеспечением занятости населения, развитием системы здравоохранения, образования, спорта, туризма и другими приоритетами социально-экономических преобразований в Узбекистане.

Растущая транспортная подвижность населения характеризует возросшую его мобильность, которая становится одним из символов нового цивилизованного образа жизни, свойственного для формируемого в стране гражданского общества.

В 2017-2019 гг. был принят ряд законодательных актов, регулирующих сферы деятельности транспорта: указы и постановления Президента Узбекистана – ПП-3422 от 02.12.2017г. «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы», УП-5584 «О мерах по кардинальному совершенствованию гражданской авиации РУз» от 27.11.2018 г., УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» от 01.02.2019 г. и др.

Вместе с тем, несмотря на принятие ряда законов и нормативно-правовых документов в области транспорта, в республике наблюдаются недостаток конструктивных законодательных актов, регулирующих функционирование и развитие транспортной системы, слабость рыночных механизмов воздействия вслед-

ствие низкого уровня развития конкурентной среды на рынке транспортных услуг. Здесь требуется отработать и внедрить продуманную систему регулирования в целом транспортной системы с учетом межотраслевого и транспортно-экономического балансов, которые должны соответствовать современным правилам рыночных отношений и международным требованиям.

Достигнутый сегодня уровень формирования и развития транспортной системы страны трудно считать оптимальным и тем более сбалансированным с недостаточно развитым состоянием экономики.

Отставание технического и технологического развития отрасли сказывается на чрезмерно высоких объемах транспортных издержек и возрастании опасного уровня воздействия транспорта на экологию регионов. Все это оказывает негативное влияние на экономическое и социальное развитие страны.

Решение накопившихся проблем в отраслях транспорта требует разработки и реализации более действенных и системных мер по развитию и углублению реформ в данном секторе экономики. Настоящее исследование в определенной степени служит решению указанных задач.

ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АНАЛИЗА ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА В СИСТЕМЕ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ КООРДИНАТ

1.1. Роль и значение транспорта в обеспечении макроэкономической стабильности страны

Транспорт всегда играл весомую роль в развитии и размещении общественного производства, улучшении его структуры, совершенствовании разделения общественного труда. Его значение особенно ярко проявляется как мощный фактор развития рыночных отношений в решении всевозможных интегративных проблем национальной экономики и в качестве важного связующего элемента макрологистики между поставщиками и потребителями в процессе движения товара в сфере обращения.

В своем послании Олий Мажлису Президент Узбекистана Ш.Мирзиёев обратил внимание на значимость транспорта и логистики: «В целях своевременной доставки нашей продукции на внутренний и внешний рынки, снижения ее себестоимости нам необходимо развивать сферу транспорта и логистики»[17]. Он отметил, что в железнодорожной сфере за счет улучшения инфраструктуры, обеспечения прозрачности тарифов и открытия новых маршрутов, по мнению международных экспертов, транзитный потенциал нашей страны можно довести с нынешних 7 млн. т до 16 млн. т¹.

Оценку роли транспорта как важной части национальной экономики может характеризовать тезис Нобелевского лауреата Ф.А. фон Хайека о том, что переход товаров из рук в руки может увеличивать их ценность для всех участников процесса обмена, в результате чего человеческие потребности наиболее полно удовлетворяются при наличных ресурсах.²

Транспортный комплекс – это совокупность всех видов транспорта, состоящий из транспортных средств и сети дорог и путей сообщений, включая главные магистрали, второстепенные

¹Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису.//Народное слово, 25 январь 2020г.

² Хайек Ф.А.фон. Пагубная самонадеянность. Ошибки социализма. Пер.с англ. – М.: Изд-во «Новости» при участии изд-ва «Cattalaxy». 1992. – 304 с.

пути и транспортные узлы, где сходятся несколько сообщений и осуществляется перевалка грузов с одного вида транспорта на другой, происходит перераспределение материальных потоков.

Согласно Закону РУз «О транспорте» (проект) «Государственная политика в области транспорта» направлена на создание правовых, экономических, организационных, технических и иных условий для развития транспорта, осуществляется путем государственного регулирования, государственного управления и надлежащего контроля и надзора за деятельностью транспорта». Целью государственной транспортной политики является обеспечение динамичного развития этой отрасли, способной удовлетворить потребности граждан и экономических субъектов в услугах транспорта для бытовых и производственных нужд эффективным образом и с необходимым уровнем безопасности.

Транспортная политика государства определяет наиболее эффективные направления формирования конкурентной среды на рынке транспортных услуг и создает необходимые предпосылки и условия для обеспечения привлекательности услуг и повышения конкурентоспособности транспортных компаний. Она последовательно и поэтапно проводится с помощью разрабатываемой в настоящее время Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 года (далее Стратегия-35), где предусматривается реализация долгосрочных и среднесрочных мер и тактики ведения транспортной политики, формулируются основные задачи, формы и содержание деятельности государства в транспортной сфере на перспективу, обосновываются важнейшие направления развития транспортной системы и интеграции ее в мировые транспортные коммуникации.

В Стратегии-35 устанавливается единая система подходов и принципов для формирования приоритетов развития всех форм собственности и видов транспорта, вырабатываются конкретные меры и механизмы их реализации с учетом специфики работы каждого вида транспорта.

Основной задачей транспорта является полное, своевременное и качественное удовлетворение потребностей населения и

субъектов народного хозяйства в транспортных услугах, повышение эффективности и надежности работы транспортной системы³.

Транспорт становится интегрированной частью управления выпуском и реализацией товаров, так как процесс их воспроизводства предполагает удовлетворение в них текущих потребностей покупателей. Развитие рыночных отношений стимулирует прогресс в процессах производства, а это ведет к мультипликационному возрастанию количества транспортных связей и ужесточению требований к его надежности.

Исходя из этого, в структуризации макрологистических систем приоритетное внимание уделяется транспорту, управление которым нередко выделяется в самостоятельный блок, получивший название «**транспортной логистики**», которая основывается на оптимальном сопряжении экономических интересов отправителя, генерирующего материальные потоки, получателя грузов и комплекса транспортно-технических систем, объединяющего магистральный и производственный транспорт.

Необходимым **экономическим условием перевозки товара** является повышение ценности товара в пункте назначения над его ценностью в пункте отправления. Нет сомнения, что без выполнения данного условия выполнение перевозки бессмысленно.

Б.М. Лалидус и Д.А. Мачерет в своем исследовании⁴ так описали расчет

$$\Delta T = p_1 q - p_0 q = q(p_1 - p_0),$$

где p_0 – цена товара в регионе производства, p_1 – цена товара в регионе потребления, q – объем товара, l – расстояние перевозки, км. Принимая линейную зависимость роста цены товара от расстояния перемещения:

$$p_1 = al + p_0,$$

получено следующее выражение:

$$\Delta T = q(al + p_0 - p_0) = qal,$$

где a – коэффициент, характеризующий темп увеличения цены

³ Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. Т.: Мехнат, 1999 – 303 с.

⁴ Лалидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее. М.: КРАСАНД, 2014. – 234 с.

товара по мере удаления от пункта производства или продажи, другими словами его можно назвать нормой роста ценности товара в результате перемещения.

Итак, в результате транспортировки товара создается добавленная стоимость, которая зависит от следующих факторов:

- объем перевезенного товара;
- дальность его перевозки;
- норма роста ценности товара в результате перемещения.

Последний фактор зависит от спроса и предложения как на рынке производства товара, так и на рынке его потребления и зачастую подвержен существенным изменениям. Несколько шире можно рассматривать структуру добавленной стоимости в инфраструктуре, когда строительство, например, автодорог создает дополнительный, внетранспортный эффект для потребителей. В. Бугроменко⁵, рассуждая об этом, предлагает использовать «синергетическую картину макроэкономики». Он рассматривает две схемы воспроизводства добавленной стоимости. По первой схеме, когда обычный производитель осуществляет перевозки по дороге до ремонта ($D_0 = B - P_0$) и по второй схеме – после ремонта ($D_1 = B - P_1$), где: D – добавленная стоимость, B – выпуск продукции, P – промежуточное потребление. В этом случае, по мнению автора

$$P_1 < P_0 \wedge \Delta P = P_1 - P_0 < 0$$

Увеличение добавленной стоимости у потребителя транспортных услуг произошло за счет внешних эффектов

$$\Delta D = D_1 - D_0 > 0$$

Иная ситуация у инфраструктурного производителя. Взаимосвязь в этом случае выглядит как: $D_n = B_n - P_n$, где B_n – выпуск, продуцируемый инфраструктурой. Если дорожное управление добросовестно занимается содержанием, ремонтом и строительством, то формула добавленной стоимости ($D_{ni} - P_{ni}$) никак не отличается от обычного производителя. В остальных случаях, по мнению Бугроменко, формула примет следующий вид:

⁵Бугроменко В. Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры. <http://oooliderclimat.ru/sinergiet.htm>

$$D_{и2} = (B_{и2} - \Delta\Pi) - \Pi_{и2} = (B_{и2} + B_{и2\text{несвязный}}) - \Pi_{и2} - \Delta\Pi = B_{и2\text{несвязный}} > 0$$

Из этого следует, что сокращение промежуточного потребления приводит к дополнительному вкладу в выпуск, производимый автодорогами. Таким образом, из трех продуктов дорожной отрасли только первый является достоверно калькулируемым.

По мнению д.э.н. С.В. Чепеля к макроэкономическим критериям устойчивого экономического роста относятся: опережающий (по отношению к росту ВВП) рост экспорта; стабильные на протяжении ряда лет темпы роста ВВП, опережающие темпы роста населения; постоянный рост реальных доходов населения; повышение доли сбережений в структуре доходов населения; рост прямых иностранных инвестиций на душу населения⁶.

С ростом экономики возрастает и мобильность людей. В 1900г. в США каждый гражданин передвигался в среднем на 698 км в год в основном на работу и обратно. В 80-е годы передвижение человека с учетом всех видов транспорта достигло 19,2 тыс. км в год, увеличившись с начала XX века почти более чем в 27 раз. В Западной Европе данные показатели меньше в полтора – два раза. Все страны с высоким уровнем развития имели относительно большое число поездок людей, что было связано с ростом их экономической и социальной активности. В слаборазвитых странах перемещения людей не превышают в среднем 480 – 660 км в год, т. е. примерно 1,3 – 1,8 км в день, а в наиболее развитых странах мировой периферии – в 20 раз больше[44].

Роль транспорта сводится не только к движению сырья, материалов, топлива и т. д. для потребителя, он также оказывает влияние на продолжительность производственного цикла, на формирование запасов сырья и готовой продукции. Издержки транспорта особенно велики при недостаточно полном использовании провозной способности транспортных линий, при недогрузе транспортных средств, увеличении порожнего их пробега и излишне длительных простоях подвижного состава под начально-конечными операциями и на промежуточных пунктах. В случае превышения пропускной способности транспорта от

⁶ Чепель С.В. Тенденции и перспективы достижения устойчивого экономического роста/ Экономическое обозрение, №1 (11), 2000.

потребной государство несет убытки от обслуживания неиспользуемых мощностей транспортной инфраструктуры и излишних затрат на их содержание. При недостаточности провозной и пропускной способности транспорта ограничиваются производство и торговля в регионах. Если транспорт недостаточно развит, доступ людей в эти районы затруднен.

Узбекистан является одной из двух стран в мире (второй является Лихтенштейн), который отдален от международных морских путей территориями двух и более государств (double landlocked country), поэтому затраты на транспортировку экспортных и импортных грузов становятся критически важным фактором конкурентоспособности. Сегодня, опираясь на новый тип хозяйственных связей (договорно-заказной) между отраслями производства, от транспорта требуется не только количественное исполнение плана по грузопассажирским перевозкам, но и обеспечение надёжности, качества и регулярности доставки грузов и пассажиров в определенные пункты назначения и в установленные сроки.

Транспорт как особая и самостоятельная сфера материального производства отличается от других отраслей экономики, прежде всего тем, что он функционирует в сфере обращения и для процесса обращения. Свойства и природа продукции транспорта всегда и предметно изучались классиками рыночной экономики. По определению К. Маркса “За транспортировкой продуктов из места производства в другое место следует также транспортировка готовых продуктов из сферы производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это перемещение”⁷.

В результате транспортной деятельности не создается какой-либо новый вещественный продукт, а лишь меняется местонахождение продукта. Это перемещение представляет собой результат обмена между производителем и потребителем товара, вследствие чего стоимость его возрастает на величину стоимости перевозки. То обстоятельство, что продукция транспорта производится и потребляется одновременно и ее нельзя накопить, предъявляет особые требования к резервам перевозочной

⁷ К.Маркс и Ф.Энгельс. Соч., т.24. М., Госполитиздат, 1961, с.170.

мощности транспорта. Транспорт относится к числу капиталоемких сфер экономики с незначительным удельным весом оборотного капитала (отсутствуют сырье, готовая продукция). Все это требует более полной и равномерной загрузки транспортных средств и оптимальных методов и способов их эксплуатации, основанных на принципах логистики, и сказывается на степени эффективности работы транспорта и, в конечном счете, влияет на устойчивость экономики региона и страны в целом.

Транспорт удорожает продукцию в местах ее потребления на величину транспортных затрат. При конкретном размещении предприятия необходимо учитывать: общую потребность в перевозках; объемы сырья и готовой продукции; обеспеченность транспортными путями, их пропускная и провозная способность. Влияние транспорта проявляется двояко: *во-первых*, он является общим условием функционирования производства и поэтому оказывает абсолютное влияние на размещение всякого производства, транспортные затраты составляют более или менее значительный удельный вес в стоимости конечного общественного продукта; *во-вторых*, относительное влияние транспорта на размещение отраслей национальной экономики неодинаково в зависимости от соотношений транспортных и производственных слагаемых затрат совокупного общественного продукта.

Вместе с тем следует отметить единство этих двух факторов, которое выражается в необходимости всемерного снижения транспортных издержек путем приближения пунктов производства отдельных товаров (1) к источникам сырья, (2) некоторых центров производства продуктов – к пунктам их потребления и в ряде случаев (3) пунктов потребления товаров – к пунктам их производства. Поскольку первый фактор является общим для всех отраслей экономики, теоретическое обоснование учета влияния транспорта на размещение производства проводится исследованием уровня транспортных затрат в конечной величине общественно необходимых затрат на производство и доставку продуктов в пункты их конечного потребления.

В методологическом отношении важно еще подчеркнуть, что, несмотря на общепризнанный критерий оптимальности размещения производства – **достижение наименьших затрат**

общественно необходимого труда на производство и доставку продукции, по вопросу измерения величины данного критерия имеются различные взгляды и толкования. В некоторых исследованиях для измерения стоимости продукции применяют действующие цены на продукты, а для транспортных затрат – тарифы на грузовые перевозки. Несмотря на то, что цены и тарифы имеют строгую расчетную базу и отражают хозрасчетные интересы производственных и транспортных предприятий, в качестве измерителей затрат труда применять их не всегда целесообразно.

Действующие цены и тарифы недостаточно полно отражают действительные издержки производства и реализации продуктов и не всегда корректно дифференцированы или вовсе не имеют территориальных различий по зонам и районам производства. Уровень тарифных плат также не всегда покрывает действительные издержки транспорта. Кроме того, транспортные тарифы не всегда имеют строгой дифференциации по родам грузов, типам подвижного состава и транспортным линиям в различных регионах. Учитывая это, подавляющее большинство исследователей пришли к выводу о необходимости учета как производственных, так и транспортных издержек по приведенной стоимости.

Концентрация и кооперирование производства приводит к расширению района потребления продукции. Если транспортная слагающая, включающая в себя расходы на доставку сырья и топлива в районы производства и готовой продукции в районы потребления, будет возрастать в результате увеличения дальности перевозок в большей степени, чем снижаются издержки при концентрации производства, то увеличение размеров предприятия не будет эффективным. Напр., повышение мощности тепловой электростанции, работающей на угле, может оказаться нерентабельным, если из-за увеличения дальности перевозки угля, транспортные расходы превысят экономию от снижения себестоимости электроэнергии.

Транспортные издержки (включая затраты на хранение) во многом влияют на конкурентоспособность национальной экономики. По этому параметру Узбекистан значительно уступает развитым странам. При среднемировой доле логистических издержек 11,3% в ВВП, в Узбекистане она, по ориентировочным расчетам автора, составила (2019г.) 10,2%, а в России (2012г.) –

19%, в странах Евросоюза и США (2,95%) и Японии – около 9%⁸. С одной стороны, это является следствием неразвитости транспортной инфраструктуры, монополизации транспортного рынка, с другой стороны, этот показатель отражает общий уровень развития страны и особенности ее специализации в мировом хозяйстве.

Чем ниже стоимость, добавленная обработкой в перевозимых грузах, тем выше доля транспортной составляющей в цене груза в месте реализации. Учитывая высокую долю в ВВП Узбекистана добывающей, химической и некоторых других отраслей промышленности, а также сельского хозяйства, транспортные издержки неизбежно будут выше, чем в странах, специализирующихся на производстве услуг или высокотехнологичных секторах обрабатывающей промышленности.

Пропускная способность транспортной системы оказывает воздействие как на общий потенциал развития экономики, так и на распределение производства по территории страны. Дефицит пропускной способности дорог, соединяющих два региона, приводит к разбросу цен в них на 2,5-13%, что в свою очередь, ограничивает потенциал инвестиций в транспортнодефицитном регионе на 1,1-7,5%. По соотношению транспортных затрат материальных ресурсов и готовой продукции, а также себестоимости продукции можно выделить отрасли промышленности, зависящие особенно от транспортного фактора: а) отрасли, тяготеющие к источникам сырья, – сахарная, пищевая, целлюлозно-бумажная, гидролизная, черная металлургия и др. Перевозки их сырья стоят дороже перевозок готовой продукции; б) предприятия по производству продукции постоянного потребления (цельномолочной, хлебобулочной, кондитерской промышленности) размещаются вблизи районов потребления и в их доставке до потребителя основная роль принадлежит автомобильному транспорту.

Учет транспортного фактора необходим при размещении производства любой отрасли. При этом оптимальные размеры предприятий следует определять исходя из экономической

⁸<https://studme.org/41354/>. Логистические издержки в промышленно развитых странах и Российской Федерации /logistika/logisticheskie_izderzhki_promyshlennno_gazvityh_Stranah_rossiyskoy_federatsii

целесообразности, но обязательно с учетом транспортных издержек. Величины грузооборота и средней дальности перевозок в основном определяются размещением производительных сил в стране, а также объемом и конфигурацией грузопотоков. При прочих равных условиях, чем дальше отдалены друг от друга производящие (добывающие), обрабатывающие и потребляющие центры, тем выше средняя дальность перевозки и больше грузооборот. Для сокращения транспортных издержек в Узбекистане проводится систематическая работа по улучшению размещения производительных сил, приближению пунктов производства к пунктам потребления и совершенствованию структуры самого производства. Так, реализация программ локализации и модернизации во многих отраслях промышленности, а также комплексных мер по развитию свободных экономических (СЭЗ) и специальных индустриальных зон (СИЗ) и других программ по созданию и развитию в регионах территориально-производственных комплексов осуществляются с учетом сокращения дальности перевозок сырья и готовой продукции. Проводится сооружение обогатительных и очистных предприятий и установок, в особенности для массовых грузов (угля, руд, нефти и др.) в районах их первичной добычи. С той же целью развивается первичная обработка и переработка сырья в районах добычи, и, в частности, хлопкоочистка, масложировая и текстильная промышленность, в районах хлопководства, а также вместо импорта круглого леса (требующий на 30–40% больше транспортных средств) пиломатериалы, вследствие чего грузооборот в стране в общем будет расти медленнее, чем производство материальных ресурсов.

Недостаточная густота железнодорожных линий, к тому же в большинстве однопутных, а также нехватка автодорожных магистралей на ряде межрегиональных направлениях приводят к необходимости отклонять часть потока с них на кружные, но способные пропустить этот поток. В связи с этим при развитии транспортных сетей предусматриваются работы по сооружению новых, более коротких или разгружающих линий, по увеличению провозной способности кратчайших магистралей, а также размещение производительных сил вдоль, уже существующих хорошо оснащенных и развитых транспортных линий.

Совершенствование правовой базы является предпосылкой эффективного воздействия **институциональных механизмов** на развитие транспортной системы. За последние годы был принят ряд законодательных актов в сфере транспорта, способствующих совершенствованию управления, лицензионной, финансовой деятельности транспортной отрасли.

Растущий экспортный потенциал Республики Узбекистан и необходимость расширения рынков сбыта отечественной продукции требуют принятия дополнительных опережающих мер по созданию благоприятных условий для дальнейшей диверсификации внешнеторговых маршрутов, формированию альтернативных, максимально эффективных транзитных коридоров, обеспечивающих выход экспортной продукции страны на перспективные международные рынки. Упомянутым выше постановлением Президента Узбекистана от 02.12.2017г. №ПП-3422 предусмотрена реализация Комплексной программы совершенствования транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на предстоящий пятилетний период.

Наряду с этим Министерство транспорта республики, будучи органом государственного управления по выработке и реализации единой государственной политики в области развития автомобильного, железнодорожного, воздушного, речного транспорта, метрополитена, а также дорожного хозяйства, осуществляет государственное регулирование деятельности организаций в сфере транспорта и дорожного хозяйства путем принятия нормативно-правовых актов, выдачи лицензий и разрешений, сертификации, проведения эффективной технической и тарифной политики.

Государственное регулирование транспортной деятельности и финансирование государством отдельных элементов и видов деятельности транспортной системы в условиях рынка остаются объективной необходимостью. В основу транспортной стратегии должен быть положен принцип разделения задач государственного регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций частными предпринимателями. При этом государство, ограничивая свои функции как хозяйствующего субъекта, усиливает свою роль как главного реформатора экономики, так и регулятора рыночных взаимоотношений. Это является одним из

основополагающих принципов узбекской модели реформирования экономики. Государство сохраняет ответственность за безопасность транспортного процесса и состояние транспортной инфраструктуры и предоставление транспортных услуг в секторах, где еще рынок недостаточно развит. Оно исходит из принципа исключения излишнего вмешательства в управление перевозочной деятельностью, как в сфере транспортного бизнеса, так и в отдельных вопросах регулирования транспорта.

Государство, учитывая технико-экономические и экологические особенности эксплуатации каждого вида транспорта, а также конкурентные преимущества и слабые их стороны на рынке транспортных услуг, в стратегическом плане на макроуровне, рассматривает транспорт в целом как единый объект управления. Единая транспортная система (ЕТС) в процессе управления данной сферой экономики предполагает развитие ее на единых принципах институционального регулирования всех видов транспорта, координацию развития всех видов транспортной инфраструктуры, сбалансированное распределение бюджетных ресурсов между различными видами транспорта, а также регулирование конкуренции между различными компаниями на рынке транспортных услуг. На единых подходах и принципах требуется согласование интересов и объединение усилий государства и бизнеса в сфере транспорта, координация обеспечения средствами транспорта национальной безопасности и обороноспособности страны, а также формирование на транспорте единого информационного пространства.

Различные виды транспорта должны функционировать во взаимосвязи, обеспечивая единообразие транспортного обслуживания клиентов. Единство транспортной системы достигается в:

- *технической сфере* взаимодействия, которая предполагает унификацию, стандартизацию и согласование параметров технических средств разных видов транспорта, а также пропускной и перерабатывающей способности взаимодействующих систем;

- *технологической сфере* – обеспечение единства технологии, совмещенных и взаимосвязанных графиков работы транспорта, отправителей и получателей грузов, непрерывных планов-графиков работы транспортных узлов;

• **информационной сфере** – обеспечение совместимости информации по содержанию, формам представления, скорости и своевременной выдаче информации одним видом транспорта для принятия решений на другом;

• **правовой сфере**, основу которой составляют Устав железнодорожного транспорта, Устав внутреннего водного транспорта, Устав автомобильного транспорта, сборник правил перевозок и тарифов, правила планирования перевозок;

• **экономической сфере** – организация финансово-хозяйственной деятельности на основе единой системы планирования, распределения перевозок по видам транспорта, формирования необходимых ресурсов;

• **использовании наработанного мирового и отечественного опыта взаимодействия** разных видов транспорта в узлах.

При этом каждый вид транспорта осуществляет перевозки в наиболее выгодной для него сфере, а ЕТС в целом призвана обеспечивать полное и своевременное удовлетворение потребностей общества в перевозках грузов и пассажиров. **Экономической основой функционирования транспортной системы является конкуренция независимых операторов-поставщиков транспортных услуг и услуг транспортной инфраструктуры.** Государство должно прекратить свое участие на конкурентных рынках в качестве предпринимателя транспортных услуг. В части услуг транспортной инфраструктуры необходима коммерциализация ее использования, привлечение частных операторов к ее созданию и эксплуатации. В перспективе возможна поэтапная приватизация отдельных элементов транспортной инфраструктуры. В тех секторах, где приватизация не оправдана, следует поощрять использование различных форм ГЧП.

1.2. Особенности развития транспортной системы в условиях глобализации и модернизации экономики

Транспорт является важнейшей частью производственной и социальной инфраструктуры страны и в качестве необходимого связующего звена обеспечивает внешнюю и внутреннюю интеграцию всех регионов и отраслей экономики. Поэтому для достижения макроэкономической эффективности важно понимание

значения и перспектив развития как транспортной системы в целом, так и каждого отдельного вида транспорта в совокупности с другими видами транспорта. Особенное внимание при этом должно быть уделено созданию «...эффективных технологий взаимодействия железнодорожного транспорта с другими видами транспорта, обеспечивающих повышение эффективности и качества обслуживания товаровладельцев и пассажиров со стороны транспортной системы в целом»[43].

С другой стороны, улучшение ряда показателей, таких как производительность и среднесуточный пробег вагонов и автомобилей, средняя дальность перевозки грузов и пассажиров, по существу, зависит от **качества регулирования экономики**, в частности, от степени рационального размещения производительных сил в регионе. Не трудно понять, что рост порожнего пробега подвижного состава, излишние простои его под накоплением груза или состава поездоформирований не добавит доходов и рентабельности транспортным компаниям, равно и конечного ВРП в регионах и ВВП страны в целом.

Другим важным вопросом, требующим тщательного рассмотрения с точки зрения макроэкономической роли транспорта, является **ценообразование и тарифы**. С одной стороны, цены и тарифы на продукцию (услуги) инфраструктурных компаний должны обеспечивать условия для воспроизводства ресурсов в этой сфере с учетом потребностей экономики, а с другой стороны, для обеспечения конкурентоспособности и предотвращения значительного повышения инфляционного давления, вероятно, необходимо ограничить их рост. Поэтому модели ценообразования должны создавать мотивацию для оптимизации затрат транспортных компаний, и в то же время благоприятствовать росту их показателей.

Тенденции в динамике ключевых макроэкономических индикаторов развития транспорта, сложившиеся в последнее десятилетие, свидетельствуют о положительных сдвигах во влиянии развития транспорта на устойчивое развитие экономики Узбекистана. В результате принимаемых мер по углублению экономических реформ, направленных на модернизацию, техническое и технологическое обновление производства, темпы роста экономики республики существенно превышали среднемировые

показатели. В целом, за 2010-2019 годы ВВП страны в текущих ценах вырос в 7 раз, объем промышленного производства - почти в 11 раз, объем инвестиций в экономику - в 12 раз, валовая продукция сельского хозяйства - в 6 раз. Заметно укрепилась макроэкономическая стабильность, улучшилась структура экспорта (где резко сократилась в нем, доля хлопка-волокна и других сырьевых товаров, выросли доли цемента, плодоовощей, машин и другой готовой продукции), существенно возросли масштабы сектора малого и частного предпринимательства.

Таблица 1.1

Основные индикаторы развития транспортного сектора в системе макроэкономических показателей за 2010 – 2019 годы

Показатели	Ед. изм.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ВДС сфер перевозки и хранения	трлн сум	6,09	7,85	9,87	12,17	14,05	15,67	16,69	19,66	23,61	28,38
<i>То же в % к ВВП</i>		<i>9,4</i>	<i>9,2</i>	<i>9,3</i>	<i>9,5</i>	<i>8,9</i>	<i>8,2</i>	<i>7,6</i>	<i>7,3</i>	<i>6,5</i>	<i>6,1</i>
Основные фонды сфер на конец года	трлн сум	13,6	17,4	22,0	26,1	33,2	35,5	42,4	51,6	70,0	83,4
<i>То же в % к общ. сумме ОФ</i>		<i>15,8</i>	<i>16,9</i>	<i>17,8</i>	<i>17,7</i>	<i>18,4</i>	<i>17,4</i>	<i>16,6</i>	<i>16,7</i>	<i>9,9</i>	<i>10,0</i>
Инвестиции в трансп. сектор	трлн сум	3,52	2,85	3,4	4,35	4,2	3,74	5,8	6,37	8,49	11,34
<i>То же в % к ВВП</i>		<i>5,66</i>	<i>3,62</i>	<i>3,3</i>	<i>3,60</i>	<i>2,9</i>	<i>2,18</i>	<i>2,9</i>	<i>2,11</i>	<i>2,08</i>	<i>2,21</i>
Занятые в сферах перевозок и хранения	тыс. чел.	509,9	528,7	549,1	570,2	592,1	614,7	638,2	654,9	645,2	646,1
<i>То же в % от общих занятых</i>		<i>4,4</i>	<i>4,4</i>	<i>4,5</i>	<i>4,6</i>	<i>4,6</i>	<i>4,7</i>	<i>4,8</i>	<i>4,8</i>	<i>4,9</i>	<i>4,8</i>
Услуги транспорта	трлн сум	10,5	13,6	16,5	20,6	23,8	26,8	30,6	36,2	44,2	54,5
<i>То же в % от общих услуг</i>		<i>38,8</i>	<i>44,2</i>	<i>37,2</i>	<i>36,5</i>	<i>35</i>	<i>34,1</i>	<i>31,5</i>	<i>30,5</i>	<i>29,3</i>	<i>28,1</i>
Перевезено грузов	млн т	763	827	859	930	1000	1070	1132	1146	1243	1319
Грузооборот	млрд ткм	60,4	62,6	66,4	65,8	66,2	65,8	65,3	66,9	71,3	72,9
Перевезено пассажиров	млн чел.	4072	4501	4763	4910	5170	5380	5560	5679	5951	6109
<i>в т.ч. на индив. авто транспорте</i>		<i>2798</i>	<i>3029</i>	<i>3249</i>	<i>3498</i>	<i>3713</i>	<i>3935</i>	<i>4191</i>	<i>4254</i>	<i>4337</i>	<i>4441</i>
Пассажирооборот	млрд пасс-км	83,8	92,4	100,2	106,9	113,2	120,1	126	130	135,3	140,9

Источник: Госкомстат Республики Узбекистан

За указанный период объем валовой добавленной стоимости (ВДС) в сферах перевозки, хранения, информации и связи вырос в 5 раз при снижении его доли в ВВП страны с 11,4 до 7,7%, что

следует считать положительной тенденцией в развитии экономики. В 2019 г. доля транспорта в ВВП страны составила 5,5%, из них доля железных дорог – 0,73%, автотранспорта – 3,25%, авиатранспорта – 0,4%, трубопроводного – 1,1%. Доля сфер перевозки и хранения в основных фондах (по восстановительной стоимости) составила 10%, в инвестициях в основной капитал – 8,5%, в численности занятых – 4,8% (табл.1.1).

Несмотря на стабильный рост ВВП, экспорта и импорта, доля инвестиций в транспортный сектор в ВВП снижается, что не может не сказаться на развитии отраслей транспорта и на ослаблении темпов экономического роста страны.

Стратегия инновационного развития республики в период до 2030 года предполагает повышение доли промышленности в ВВП до 37%, а перерабатывающей промышленности до 22%, что предполагает среднегодовые темпы роста промышленности на уровне 8,3%. Это обеспечит диверсификацию структуры экспорта, сокращение доли сырья и увеличение доли товаров с более высокой добавленной стоимостью.

Динамично развивающаяся экономика будет предъявлять достаточно повышенные требования к транспортному сектору, что предполагает коренную перестройку системы транспортировки грузов различными видами транспорта в соответствии с требованиями логистики.

Основными факторами (источниками) роста экономики в этот период были: осуществление масштабных отраслевых программ модернизации отраслей реального сектора; реализация крупных инфраструктурных проектов (железные дороги, автомагистрали, газопроводы, газопереработка и энергетика); ускоренное развитие сектора малого бизнеса и современных видов услуг (вклад сферы услуг составляет более половины прироста ВВП) и др. В то же время объёмы инвестиций в развитие транспортного сектора, хотя и возросли за последнее десятилетие в 3,2 раза, но относительная величина их к ВВП существенно уменьшилась с 5,66% к ВВП в 2010г. до 2,2% в 2019 г.

В соответствии со Стратегией действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах требуется «обеспечение устойчиво высоких темпов роста

валового внутреннего продукта за счет сохранения макроэкономической сбалансированности, углубления структурных и институциональных преобразований на основе реализации принятых среднесрочных программ»[3]. Одновременно предусматривается мобилизовать как традиционные источники роста, так и задействовать новые, более перспективные факторы развития, лежащих вне сферы сырьевых и добывающих отраслей нашей экономики.

Доля транспорта в ВВП большинства стран колеблется в пределах 4-9%, а в занятости – 3-4%. Эти данные не включают индивидуальный и внутрифирменный транспорт, который ещё более увеличивает значимость транспортных услуг в экономике. Как правило, доля транспорта в ВВП понижается по мере увеличения в стране национального дохода. Наиболее высока она в странах Азии, затем Латинской Америки и Африки. При современных масштабах производства объем продукции в среднем в тоннаже на одного жителя в развитых странах достигает 20-25 т, а в целом по всему миру – около 10 т в год. В то же время каждая тонна общественной продукции суммарно в сфере производства и в сфере обращения в среднем требует 860 тоннокилометровой(ткм) работы транспорта, включая международные морские перевозки, и более 550 ткм — без их учета⁹.

Таким образом, с точки зрения достижения макроэкономической эффективности качество деятельности работы транспортного комплекса можно оценить по таким показателям как: ***транспортнoёмкость продукции*** (ткм грузов, пассажиро-км или приведенные ткм грузопассажиропотока, приходящиеся на единицу ВВП по стране в целом или ВРП в рамках отдельного региона); ***удельные транспортные издержки в цене конечной продукции***; ***скорость доставки грузов***; ***срочность и ритмичность доставки грузов***; ***величина экспорта транспортных услуг***; ***рост транзитных перевозок***; ***предоставление полного спектра необходимых высококачественных логистических услуг и другие.***

⁹Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учеб. пособие / В.М. Беляев. – М.: МАДИ, 2014. – 204 с.

Каждый из указанных критериев, отражающих общеэкономическое значение транспорта, может характеризоваться как отдельными показателями, так и их совокупностью. Для оценки роли транспорта в достижении макроэкономической эффективности, по нашему мнению, могут быть применены некоторые подходы, используемые в макроэкономическом программировании¹⁰.

Основной целью макроэкономического программирования является обеспечение макроэкономической устойчивости страны, что обуславливает необходимость разработки эффективной государственной стратегии, направленной на достижение стабилизации и экономического роста. Программирование реального сектора заключается в определении текущего уровня фактического производства не одного, а всех предприятий страны и тенденций его развития в среднесрочной перспективе¹¹.

При этом измерителем объемов производства и выпуска товаров и услуг является показатель валового внутреннего продукта, который рассчитывается на основе системы национальных счетов (СНС). В макроэкономическом программировании учитываются результаты анализа прошлых трендов, оценивается текущее положение и осуществляется прогнозирование будущего экономического развития. В настоящее время правительство республики уделяет большее внимание геополитическим, геоэкономическим и социальным связям страны с соседними государствами. Упрощены таможенные процедуры с Таджикистаном, Туркменистаном. Введены автобусные сообщения Ташкент – Чимкент – Туркестан, Ташкент – Бишкек – Балыкчи, авиарейсы Ташкент – Душанбе, Ташкент – Ашгабад, железнодорожные сообщения Ташкент – Балыкчи, Нукус – Алматы, Ташкент – Туркестан. Расширяется география полетов на такие направления как Ташкент – Нью-Йорк, Ташкент – Барселона, Самарканд – Стамбул, Ташкент – Тбилиси, увеличивается количество рейсов на многих сообщениях. Для развития местного туризма в праздничные дни объявляются скидки на местные направления.

¹⁰Киреев, А.П. Международная макроэкономика: Учебник. / А.П. Киреев. – М.: Междунар. отношения, 2014. С.348.

¹¹Там же, с.385.

Важное место в транспортной системе республики принадлежит **автомобильному транспорту**, на долю которого в 2019 г. приходилось 98,2% объема пассажирских перевозок и 88,6% пассажирооборота страны. За период с 2010 по 2019 годы пассажирооборот автомобильного транспорта увеличился на 67,7%, в основном за счет роста перевозок в городском и пригородном сообщениях, а в междугороднем сообщении он, наоборот, уменьшился. Рост объемов перевозок наблюдается преимущественно за счет индивидуальных владельцев транспортных средств, где в 2019г. они возросли к уровню 2010 года на 59,94% и составили 4441 млн. чел.

Индивидуальный автотранспорт также является крупным сегментом пассажирского транспорта, т. к. владельцы личных автомобилей перевозят и себя, и членов своих семей. В Узбекистане не ведется статистики по перевозкам, выполняемым личным автотранспортом, не имеющим лицензии. Однако, их доля в общем объеме перевозок значительна.

В структуре перевозки грузов на долю автотранспорта приходится (2019 г.) 89,2%, а в грузообороте – лишь 22,2% за счет того, что перевозки им осуществляются на сравнительно короткие расстояния. До недавнего времени регулирование на автотранспорте осуществлялось Узбекским агентством автомобильного транспорта. Хотя оно не являлось управляющим и контролирующим органом, регулирование производилось посредством экономических механизмов, а именно: организацией лицензионной деятельности по перевозке грузов и пассажиров, проведением сертификации услуг по перевозке грузов и пассажиров, координацией работы по организации тендеров на размещение маршрутов и др.

Последовательное повышение благосостояния населения страны обусловило ускоренное развитие автомобильной промышленности, что в свою очередь, способствовало развитию автомобилизации в регионах, росту индивидуального автотранспорта. В последние 20–25 лет автомобилизация в качестве мощного фактора внесла существенные перемены в повышении культуры и качества жизни горожан и сельских районов, она играет важную роль в развитии частного и малого предпринимательства, в особенности в сферах услуг и торговли,

по-прежнему, велика роль его в сельском хозяйстве, бытовом и медицинском обслуживании населения. Однако здесь, наряду с позитивом, возникает и может обостриться ряд проблем: *снижение платежеспособного спроса на общественный транспорт; растущее негативное влияние на окружающую среду из-за неконтролируемых вредных выбросов и шума от автотранспорта; создание в крупных городах и на подходах к ним значительных помех в дорожном движении; сложности утилизации брошенных автомобилей и их частей, в частности, автомобильных шин, аккумуляторов, масел и других компонентов; затруднения, связанные с организацией городской среды, в связи с растущей потребностью в автомобильных проездах и стоянках; бесконтрольное использование личных автомобилей в коммерческих целях без получения владельцами соответствующих лицензий, что наносит ощутимый ущерб лицензированным перевозчикам и государству; значительное увеличение ДТП, основную часть участников которых составляют владельцы личных автомобилей и т.д.*

Из-за отсутствия единого подхода к регулированию развития личного автотранспорта, указанные негативные явления могут возрасти до уровня, несовместимого с эффективным функционированием автотранспортной системы в целом, в первую очередь, в крупнейших и крупных городах. На примере ряда цивилизованных европейских государств можно убедиться, где нет ни одной маршрутки и где не закрываются предприятия электро-транспорта[54]. Здесь на первый взгляд может казаться вполне логичным вопрос, что политика в области общественного транспорта важнее, чем экономика данной сферы. Однако такой подход в корне противоречит основополагающим принципам узбекской модели реформ¹². Это наглядно свидетельствует о необходимости системного логистического подхода к оценке экономической и социальной (с учетом экологических последствий) эффективности мероприятий по развитию пассажирского транспорта.

¹² Каримов И.А. Узбекистан - собственная модель перехода на рыночные отношения Т.: 1993. - 122 с.

По итогам 2019 года на **воздушных судах Национальной авиакомпании** перевезено 3242,1 тыс. пассажиров (рост составил 124,4% к предыдущему году), 10,4 тыс. т груза, включая платный багаж и почту (уменьшение – на 20,7%).

За годы независимости НАК “Узбекистон Хаво йуллари” освоила свыше 40 международных маршрутов. В последние 10-15 лет авиакомпания модернизировала свой самолетный парк, оснастив его современными воздушными лайнерами А-310, «Боинг-767 и 757». Авиапарк состоит из современных и комфортабельных самолетов RJ-85, Boeing-757/767, Boeing-787-8 Dreamliner, А-310 и А-320, а также грузовых воздушных судов Boeing-767-300BCF. В то же время в количественном отношении они составляют 8% от всего парка воздушных судов авиакомпании. Самолетами российского производства Ил-86, Ил-62, Ту-154, Ан-24, Як-40 осуществляются перевозки, в основном, на линиях стран СНГ и внутри республики. Состояние парка этих воздушных судов характеризуется значительным старением.

Национальная авиакомпания выполняет полеты на регулярной основе в более чем 40 городов мира – в страны Европы, Азии Америки. Представительства авиакомпании действуют в 25 странах мира. 11 аэропортов республики, входящих в состав авиакомпании, имеют статус международных. Авиакомпания располагает Учебно-тренировочным центром и Тренажерным комплексом, где установлены процедурные тренажеры воздушных судов Boeing-757/767, А320 и современные full-flight-симуляторы А320 и Ил-114-100, а также собственным авиаремонтным предприятием «UzbekistanAirwaysTechnics» с уникальным Центром по ремонту и обслуживанию композиционных компонентов самолетов. В целях повышения безопасности полетов в международных аэропортах республики действует уникальный по своей технической оснащенности Центр управления полетами, обновлены взлетно-посадочные полосы, построены новые аэровокзальные комплексы и пассажирские терминалы, заменена аэродромная техника, внедрены современные технологии в обслуживании пассажиров и грузоклиентов. Авиакомпания оснащена высокими информационными технологиями, она подключена в международные системы связи и бронирования авиабилетов.

За годы независимости в авиацию республики инвестировано свыше 1,2 млрд. USD. Государство намерено и далее продолжать инвестирование в гражданскую авиацию, что позволит авиакомпаниям ускорить темпы развития, развивать сеть продаж и маршрутов. В соответствии с Программой развития и модернизации инженерно-коммуникационной и дорожно-транспортной инфраструктуры в 2015-2019 годы в авиакомпаниях реализованы четыре инвестиционных проекта по строительству международного пассажирского терминала «Ташкент-4» в аэропорту Ташкент и ангара для технического обслуживания самолетов Боинг-787 Дримлайнер, реконструкции старого здания местных воздушных линий Ташкентского аэропорта, здания пассажирского терминала аэропорта г.Нукуса и склада ГСМ аэропорта г.Ургенча.

На железнодорожном транспорте страны в последние 15-20 лет построены новые линии на направлениях: Учкудук – Нукус (343 км), Ташгузар – Бойсун – Кумкурган (220 км), электрифицированная линия Ангрен – Пап (123,1 км), Бухара – Мискен (355 км), Ургенч – Хива (35 км). Протяженность сети железных дорог в 2019 г. составила 4735,1 км (выросла против уровня 2000г. на 1263,6 км или на 36,4%).

В период с 2010 по 2020 годы на сети железных дорог проведена широкомасштабная работа по модернизации (реконструкции и усилению) действующих линий. Именно в этот период осуществлялась электрификация железных дорог на направлениях Мароканд – Карши, Мароканд – Бухара, Карши – Термез, Пап – Коканд – Андижан – Наманган – Пап. Общая протяженность электрифицированных линий в стране на начало 2020 г. достигла 1830,6 км или 38,7% общей их длины, против 12,6% в 2010г. Следует отметить, именно в 2010-2019 годы темпы электрификации железных дорог в стране были самыми высокими в мире.

Электрификация железных дорог в совокупности с крупными мерами по усилению ряда участков пути, укреплению службы движения, локомотивного, вагонного, грузового, пассажирского и других хозяйств компании позволила внедрить впервые в Центральной Азии скоростное (СД) и высокоскоростное (ВСД) движение пассажирских поездов на направлениях Ташкент – Самарканд, Ташкент – Карши, Ташкент – Бухара.

В последние 15-20 лет реконструированы и расширены более 30 вокзалов и заново построены вокзалы на станциях Ташкент Южный, Гулистан, Джизак, Ургенч, Коканд, Кизилкудук, Учкудук, Дехканабад, Бойсун, Кумкурган, Ташгузар, Дарбанд, Акрават и др. Одновременно с этим обновлены устройства и оборудования, необходимые для обслуживания пассажиров, включая их информационное обеспечение на начальных и конечных пунктах посадки и высадки.

1.3. Зарубежная практика регулирования развития транспорта через макроэкономические индикаторы

В современных условиях, особую актуальность для Узбекистана приобретает изучение опыта других государств, в первую очередь развитых стран, в организации и финансировании отраслей, обеспечивающих жизнедеятельность территорий. Объем перевозок, уровень обслуживания, тарифы, себестоимость и результативность транспортных услуг отличаются в различных государствах. Эти различия являются следствием разных стратегий развития транспорта, что проявляется в выборе целей его функционирования, организации и управления транспортными системами, типах и источниках финансирования, степени и способах привлечения частного сектора. Острота и необходимость решения тех или иных транспортных проблем различны и зависят от природно-климатических, геоэкономических и демографических условий страны, политического строя и других факторов.

В промышленно развитых странах взаимодействие государства и рынка формируется в результате влияния различных факторов, включая и воздействия транспортного фактора рынка, с учетом исторического развития, национальных особенностей геоэкономической и социальной политики государства. В последнюю четверть XX века транспортная политика заняла видное место в ряду основных направлений социально ориентированной стратегии западных государств, нацеленной на повышение общенациональной эффективности экономики, которая стала измеряться нетрадиционными количественными показателями, а качественными индикаторами, прежде всего уровнями качества жизни населения, надёжностью и

эффективностью транспортного обеспечения регионов. При этом эффективность транспорта в странах Запада не сводится только к улучшению его собственных технико-экономических, эксплуатационных или финансовых показателей транспортных компаний, но и выражается степенью участия их в экономической и социальной жизни общества.

Поэтому все большее применение находят такие формы организации рыночных связей, как логистика, а транспорт становится неотъемлемым участником логистического «конвейера товаро- и пассажиродвижения» и работает на общий экономический и социальный эффект. В странах Запада необходимость государственной собственности на транспорте и более высокой, чем в промышленности, степени ее регулирования определяется целым рядом причин. Во-первых, это универсальная причина, характерная для всех сфер производства и услуг в условиях частного предпринимательства – стремление уменьшить собственные издержки за счет резкого увеличения общественных затрат, например, на цели охраны окружающей среды или безопасности перевозочной деятельности. Во-вторых, существует ряд специфических особенностей транспортной деятельности. Главная из них заключается в том, что во многих случаях транспорту, в первую очередь, его более капиталоемким видам, присуща ситуация естественной монополии. Обществу невыгодно строить и поддерживать работу параллельных, конкурирующих железнодорожных линий, автодорог, каналов, аэропортов, т.к. издержки при этом слишком велики, а эффект незначителен. В этом заключается одна из причин массового разорения и закрытия большого числа железнодорожных компаний в США и сокращения сети железных дорог в период 1918-1990 гг. на 200 тыс. км, или почти на 50%¹³.

Развитие транспорта нуждается к тому же в наличии крупных земельных участков, которые практически навечно изымаются из хозяйственного оборота. Строительство транспортных объектов – процесс чрезвычайно капиталоемкий, с длительными сроками

¹³Персианов В.А., Федоров Л.С., Варнавский В.Г. Концессионный механизм управления на транспорте: Учебное пособие // М.: ГУ У, 2003.

окупаемости инвестиций и обычно реализуется с помощью либо государства, либо акционерной формы финансирования с привлечением большого количества акционеров. Во многих странах с развитой рыночной экономикой общепризнанно, что в целях защиты интересов потребителей государство должно контролировать и регулировать этот процесс, выступая его участником.

С учетом серьезности негативных аспектов процесса автомобилизации, транспортная политика стран ЕС, США и других развитых государств направляется не на прямое ограничение этого процесса, а на его регулирование в целях снижения потерь от ДТП, недопущения необратимых экологических последствий автомобилизации и предотвращения коллапса в наиболее загруженных сегментах автодорожных сетей.

Эта политика реализуется в рамках так называемой концепции устойчивого развития транспорта, предусматривающей сбалансированное развитие различных видов транспорта, повышение роли общественного транспорта, введение ряда ограничений движения личных легковых автомобилей в крупных городах и на наиболее напряженных автомагистралях (платный проезд, ограничения времени движения, выделение приоритетных полос движения автобусов, проведение парковочной политики и т.д.).

Государственное управление в транспортной системе, с *одной стороны*, необходимо, поскольку транспорт является стратегической областью деятельности и объективно нуждается в регулировании по следующим направлениям: контроль деятельности транспортных предприятий-монополистов; контроль и во многих случаях ограничение уровня транспортных тарифов; введение и контроль единых норм, стандартов и правил в области охраны окружающей среды, безопасности движения, условий труда на транспорте, а также единых технических стандартов. С *другой стороны*, чем выше уровень развития транспорта, тем очевиднее, что при ограниченности бюджетных ресурсов многие задачи могут эффективно решаться посредством привлечения частного капитала.

Таким образом, зарубежный опыт показывает, что вне зависимости от выбранной модели, правительства, администрации всех городов мира пытаются проводить политику

ограничения роста бюджетных субсидий и тарифов на перевозку. Однако выбор модели предопределяет средства достижения этой цели. Статистические данные показывают, что введение частной, основанной на рыночных условиях, поставки услуг транспорта может снизить издержки, а значит, и субсидии до 150%. Если в среднем в мире на транспорт тратится от 5 до 10% доходов населения, то в развивающихся странах эти цифры достигают 15% [46].

Общая сеть железных дорог США составляет (2016г.) 258 тыс. км, средняя плотность сети железных дорог в км на 1000 кв. км территории (далее Г_{жд}) – 14 км. Минтранс США практически не вмешивается в хозяйственные дела транспортных компаний. На железнодорожном транспорте функционируют 7 частных вертикально интегрированных грузовых компаний, 33 частных региональных компаний (работают в пределах более 350 миль), более 500 частных локальных компаний (работают на участках длиной менее 350 миль) и 1 государственная компания «АМТРАК», оказывающая услуги дальнего пассажирского сообщения.

В 1980г. в США приняты «Закон о возрождении железных дорог и реформе регулирования» и «Акт Стаггерса о железнодорожном транспорте», в результате чего вмешательство государства и в первую очередь права Междугосударственной комиссии по торговле в значительной мере уменьшены. Руководство железных дорог обрело право не только на гибкую систему ценообразования, но и на отказ от предоставления невыгодных услуг. Проф. Кожевников Ю.Н. пишет: «Отказ от регулирования тарифов в США позволил увеличить более чем в два раза как чистую прибыль от эксплуатации, так и норму прибыли на инвестируемый капитал»[37].

Общий вывод из опыта США по мнению экспертов (Ф.И.Хусаинов) заключается в следующем:

1. Отмена государственного регулирования железнодорожных тарифов привела к снижению уровня тарифов.

2. Снижение тарифов на рынке запустило их «антизатратный механизм» в железнодорожных компаниях: они вынуждены снижать себестоимость, сокращать неэффективно используемые ресурсы, отказаться от нерентабельных видов деятельности и непроизводительных активов.

3. Управление железнодорожной системой может базироваться не только на «вертикальном» подчинении всех подразделений одному центру, но и на основе горизонтальных взаимодействий независимых друг от друга перевозчиков и собственников инфраструктуры, а также различных собственников между собой [81].

Япония занимает 1-е место в мире по пассажирообороту. Общая протяженность железных дорог (2014г.) – 27,3 тыс. км (Г_{жд} – 53 км), из которых 61% электрифицированы. Национальные железные дороги (JNR) с момента их возникновения и до 1987г. существовали как государственная структура. Начиная с 1964г., JNR стали убыточными. В результате преобразования структуры железных дорог в 1987г. было образовано 6 пассажирских компаний (JR Central, JR East, JR West и др.) и 1 грузовая. Эксперты, изучавшие эту проблему, пришли к выводу, что нерентабельность Администрации JNR не очень заботилась об экономической эффективности работы и удовлетворении запросов пользователей, надеясь на списание всех убытков государством. В результате в работы JNR была обусловлена государственной формой собственности и вмешательством государства в управление и контроль¹⁴.

1987г. было принято решение о приватизации железных дорог Японии, главная цель ее заключалась в избавлении от гигантского дефицита прежней госмонополии. На момент приватизации он составил свыше \$250 млрд.

Ключевыми факторами успешного развития железных дорог в Японии после приватизации стали *высокие инвестиции в технологии и безопасность транспорта*, с одной стороны, и *способность ставить интересы потребителей во главу угла*, с другой. Японский вариант разделения железных дорог по региональному принципу позволил сохранить жизненно важные вертикальные управленческие связи и оказался оправданным. Активное развитие высокоскоростного движения в стране во многом стало возмож-

но благодаря приватизации железных дорог. Объемы перевозок, падавшие до реформы, стали увеличиваться на 4-5% в год.

¹⁴Surface Transportation Board. AAR. ИПЕМ

Производительность труда за пять лет утроилась, уменьшилось число аварий, возросла скорость перевозок. При этом общая численность персонала железных дорог была сокращена более чем в два раза: с 414 тыс. чел. в 1980г. до 179 тыс. в 1994г. Возросли объемы перевозок пассажиров и грузов и увеличились доходы от перевозок. Улучшились эксплуатационные показатели.

Для пользователей услугами железных дорог итоги приватизации проявились в повышении качества перевозок при практически неизменных тарифах. К 1994г. пассажирооборот и грузооборот были на 20% больше, чем в 1986г. Местным властям была предоставлена возможность взять на себя ответственность за транспортное обслуживание регионов, что сняло с железных дорог тяжелое бремя эксплуатации отдельных убыточных линий. После приватизации удалось остановить рост эксплуатационных расходов и, следовательно, тарифов, за счет внедрения средств автоматизации, сокращения численности персонала, использования новых технологий.

Великобритания. Общая протяженность железных дорог составляет (2010г.) 15,7 тыс.км (Г_{жд}- 53 км), из них электрифицированные 34%. Прежний госмонополист - компания British Rail в 1995-1996 годах был разделен на 110 самостоятельных фирм. Ключевые из них – компания Railtrack (с 2002г. госкомпания Networkrail), управляющая всей железнодорожной инфраструктурой, 28 акционерных обществ, занимающихся пассажирскими и грузоперевозками, и, наконец, 3 компании-владельцы вагонов и локомотивов. С 1995г. правительство начало раздавать первые лицензии (франчайзи) частным железнодорожным компаниям. Инициаторы приватизации исходили из того, что пассажиропотоки будут сокращаться и приватизация должна была спасти отрасль. Главным критерием при раздаче лицензий стал принцип экономии: в тендерах побеждали те фирмы, которые обходились минимумом госсубсидий или вообще без таковых. Изначальная идея британского правительства по приватизации железных дорог: создать условия для здоровой конкуренции между фирмами-перевозчиками. Конкуренция должна была привести к улучшению качества услуг. Однако, они, как теперь выясняется, не учли главного: простора для конкуренции на рельсах неизмеримо мало. Очень скоро возникли в достаточной мере

серьезные проблемы. Первой и главной из них стала изношенность железнодорожного полотна, подвижного состава, систем управления. Государство годами экономило на инвестициях. Потребность в них в конце 90-х годов составляла порядка 80 млрд. долл. США, взять такую сумму новым владельцам было неоткуда. В итоге качество работы британских железных дорог далеко от идеального[81].

Экономическая целесообразность приватизации вошла в противоречие с реальностью – число перевезенных пассажиров не падало, а выросло на треть. Техническое состояние подвижного состава и железных дорог ухудшалось, а с инвестициями частники не спешили. В результате правительство вынуждено поддерживать отрасль льготными кредитами.

Франция. Французские железные дороги, протяженность 31,7 тыс. км (из которых 50% электрифицированы, Г_{жд}-50 км), остаются в государственной собственности и работают весьма успешно. Структурно железнодорожная отрасль состоит из двух госкомпаний – (1) головной SNCF, эксплуатирующей подвижной состав и отвечающей за содержание железнодорожного полотна, и (2) RFF, занимающейся планированием и строительством новых участков пути. Обе компании дают устойчивую прибыль и, что самое главное, не сокращают, а увеличивает персонал.

Французы сконструировали и запустили в эксплуатацию первый в Европе суперскоростной экспресс TGV, а на одной из линий парижского метрополитена курсирует состав без машиниста, управляемый только электроникой. Французские поезда "Евростар" связывают Париж и Лондон через тоннель под Ла-Маншем. Но идет он по скоростному участку исключительно на континенте (линию до тоннеля совместно модернизировали и эксплуатируют Франция и Бельгия), а на британской территории вынужден резко снижать скорость: рельсы старые. Скоростная линия Лион–Марсель связывает скоростным сообщением Северную и Южную Европу и в перспективе освоит 6 млн. пассажиров.

Германия. Общая протяженность железных дорог (2010г.) 43,5 тыс. км (Г_{жд}- 56 км), из них 55% электрифицированы. Здесь в силу разных причин доля железных дорог на рынке упала с 60% в 1950г. до 18% к 1993г. Тогда правительство приняло пакет законов по реформе железных дорог. В 1994г. создается акционерная

компания “**DeutscheBahnAG**” (**DB**). Единственным акционером компании было государство.

Цель реформы: Создание вместо неэффективной госкомпании рыночно-ориентированного предприятия, которое на первом этапе остаётся государственным, а в последующем будет рассмотрен вопрос о его приватизации. С 1999г. **DBCargo** уже успешно работало в условиях конкуренции и занимало доминирующее положение на рынке, подразделения его получили статус независимых. Теперь любая компания, имеющая лицензию, может пользоваться пропускной способностью, предоставляемой службой инфраструктуры **DBNetz**, на тех же условиях и за ту же плату, что и **DBCargo**.

Государство регулирует тарифы инфраструктуры и дает процентный кредит **DBCargo** для строительства новых линий и терминалов. Пригородные перевозки субсидируются местными властями. Расширена **система преференций** клиентам: владельцы вагона получают определенный процент провозной платы в возмещение его инвестиций и эксплуатационных расходов. С целью сокращения порожних пробегов вагонов размер компенсаций поставлен в зависимости от величины гружёного пробега за год.

Реформы железных дорог в Германии оказались умеренными, но, тем не менее, они принесли некоторые положительные результаты: Производительность труда в результате модернизации и сокращения 150 тыс. работников выросла на 83,5%. Доля рынка, занимаемая **DBCargo**, перестала снижаться, инвестиции к концу 90-х выросли до 6,8 млрд. долл. США, против 3,9 млрд. долл. в 80-е годы. Возросли объёмы перевозок, сократились субсидии, повысилась безопасность железных дорог. Вместе с тем, ожидаемого притока частных инвестиций не произошло. Не будучи акционером, вряд ли частник будет вкладывать свой капитал в госкомпанию.

Китай. Протяжённость железных дорог (колея 1435 мм) составляет **124** тыс. км (2016г.), из которых 50% электрифицированы. К 2050г. длина железнодорожной сети должна достигнуть 270 тыс.км. Основным регулирующим органом железнодорожной отрасли является Министерство железных дорог КНР, которое планируется расформировать, а его административные и

коммерческие функции будут разделены. Оператором национальной сети железных дорог является китайская госкомпания **China Railways**. Сеть охватывает практически все провинции КНР. К настоящему времени национальная система скоростного движения стала крупнейшей в мире, превышающей таковые в Японии и Европе вместе взятые. Китай ведет активное строительство новых линий, а также электрификацию существующих.

Высокоскоростные поезда появились в Китае в 2007г. Между Пекином и Тяньцзинь поезда развивают скорость до 350 км/ч. Скоростными линиями были также соединены Шицзячжуан и Тайюань, Циндао и Цзинань, Хэфэй и Ухань, Хэфэй и Нанкин. В 2009г. были введены в строй самые совершенные на сегодня скоростные железнодорожные линии Ухань–Гуанчжоу и Чжэнчжоу–Сиань, а в 2013г. – Пекин–Шанхай, протяженностью 1318 км. При постройке их использовалась безбалластная технология крепления путевой решетки (на бетон и шпалах), что позволило обеспечивать скорости более 350 км/ч. Общая протяженность скоростных линий составляет (2014) 15,74 тыс. км. В перспективе Южно-Синьцзянская железная дорога через Кашгар должна быть соединена с Киргизией и далее с Узбекистаном и через Иран и Турцию с европейской сетью железных дорог.

Россия. Занимает третье место (после США и КНР) в мире по эксплуатационной длине железных дорог (85 тыс.км) и по грузообороту, а по пассажирообороту – четвертое место после Японии, Индии и КНР. Сегодня в отрасли уже работает немало частных операторских компаний. В 1997г. в системе ОАО “РЖД” числилось 883 коммерческих предприятий, делающих бизнес на железнодорожных перевозках. Основные операторы рынка контейнерных перевозок иностранные фирмы. За последние 20 лет произошло перераспределение грузопотоков не в пользу российских портов и соответственно транзитных перевозок.

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте, принятой Правительством РФ 18 мая 2001г., предусматривает разделение рынка на федеральном железнодорожном транспорте на 2 сектора:

- к монопольному сектору отнесены: инфраструктура железнодорожного транспорта; услуги, оказываемые предприятиями и

организациями инфраструктуры; технические и информационные системы, вкл. обеспечение управления движением поездов;

- к конкурентному сектору отнесены: доставка грузов и пассажиров; услуги, оказываемые грузовыми и пассажирскими компаниями, а также комплекс транспортно-экспедиционных услуг.

В сфере пассажирских перевозок формируются условия для создания частных пассажирских компаний (вне ОАО «РЖД»), имеющих доступа к общей сети железных дорог, с покупкой лицензий и прохождением соответствующей сертификации услуг.

В Европейском Союзе, где транспорт является также важнейшим структурным элементом экономики, общие расходы, связанные с транспортным сектором, ежегодно составляют около 1 трлн. евро (т.е. более 10% суммарного ВВП государств ЕС). Транспорт играет существенную роль в жизни населения государств ЕС, обеспечивая его возрастающую мобильность (средняя длина поездок возросла с 1990г. более чем в 2 раза - с 17 до 35 км в день на человека) [51].

На современном этапе развития мировой экономики **автомобильный транспорт** для большинства развитых стран является основным видом внутреннего транспорта и ключевым элементом транспортной системы, который играет главную роль в обеспечении экономического роста и социального развития. В большинстве развитых стран автотранспорт развивался опережающими темпами по отношению к другим видам транспорта и отраслям экономики. Этому способствовали его объективные преимущества, дополненные значительным прогрессом в области дорожного строительства и конструкций автотранспортных средств, а также в связи с широким распространением систем промышленной и транспортной логистики.

Мировой парк зарегистрированных автомобилей насчитывает около 600 млн единиц, 86% из них приходится на легковые автомобили, 13% - на грузовые и только 1% - на автобусы. Наибольшее количество подвижного состава находится в Европе (40%), Америке (32%) и Азии (21%). В целом в мире до 2025 г. прогнозируются достаточно умеренные темпы роста парка транспортных средств и сети автодорог. Вместе с тем прогресс автомобильного транспорта будет выражаться в качественном улучше-

нии транспортных средств, совершенствовании и внедрении высокоэффективных технологических процессов, способствующих снижению экологической нагрузки на окружающую среду. Наряду с этим весьма возможно постепенное внедрение экологических чистых видов топлива. Достаточно быстро будет продолжаться совершенствование типов покрытий автомобильных дорог, увеличение их пропускной способности, повышение безопасности движения и т.п.[39]. В отношении распределения транспортных средств по странам мира ожидается, что относительная доля, приходящаяся на развитые государства, уменьшится за счет более быстрого роста количества транспортных средств в развивающихся государствах, прежде всего в России, Китае, Индии, Бразилии. Ожидается, что в ближайшей перспективе парк грузовых автомобилей, в частности в Европе, будет увеличиваться на 1,5-3% ежегодно. Примерно то же прогнозируется и в отношении удельного веса протяженности автодорог по странам мира.

В странах ЕС значительная доля в объеме перевозок грузов выполняется коммерческими автотранспортными предприятиями, относящимися к так называемому транспорту общего пользования. Так, их доля в объеме перевозок основных грузов в Великобритании составляет около 50%, во Франции – более 53%, в Германии на дальние расстояния (свыше 150 км) коммерческим автотранспортом доставляется около 68% грузов, а на ближние расстояния – до 48%. В указанных странах в осуществлении пассажирских перевозок ведущее место принадлежит личным легковым автомобилям (до 80% от всего объема), однако за последние годы, из-за перегруженности дорог легковым автотранспортом, принимаются меры по преимущественному развитию общественного автобусного транспорта. При перевозках грузов за рубежом особое внимание уделяется внедрению высокоэффективных транспортно-логистических технологий: по терминальной системе, мультимодальным и интермодальным перевозкам с применением крупнотоннажных универсальных и специализированных контейнеров, контрейлеров, транспортных пакетов. Темпы роста перевозок грузов по указанным технологиям значительно превышают увеличение объемов перевозок грузов без применения этих технологий. За последние 7-8 лет объемы

контейнерных и контрейлерных перевозок в Германии, Франции, Японии и других странах увеличились более чем в 1,5 раза[39].

В целях снижения перегрузки транспортной инфраструктуры и нейтрализации связанных с ней негативных социально-экономических последствий, а также общего повышения эффективности и конкурентоспособности транспортного сектора, единая Европейская транспортная политика ЕС предусматривает решение следующих основных задач:

- изменение соотношения между различными видами транспорта: развитие взаимодействия между различными видами транспорта, интермодальных перевозок;

- устранение естественных препятствий (барьеров), отрицательно сказывающихся на развитии перевозок за счет развития магистральной транспортной сети и совершенствования управления движением на ней;

- финансирование развития транспортной инфраструктуры;

- реализация комплекса мер по повышению безопасности транспорта ¹⁵.

В ряде стран при общем высоком уровне управления транспортом наблюдается тенденция к децентрализации управления (Великобритания, США). Принятые законы предусматривают, в частности, отказ от некоторых, наиболее жестких форм управления, относящихся, например, к изменению государственными органами производственных программ, чрезмерному нормативному вмешательству, системе административных санкций, выдаче лицензий, государственному протекционизму. В то же время значительно активизировались законодательная деятельность государства, работа по обновлению нормативов, усилились антимонопольное регулирование и контроль за соблюдением правил конкуренции. Децентрализация управления не означает отказа от государственного воздействия и это находит свое прямое отношение в структуре и функциях транспортных министерств и других государственных органов.

Анализ опыта реформирования **городского пассажирского** транспорта за рубежом показывает, что переход от модели административного регулирования к моделям регулируемого рынка и

¹⁵www.omnibus.ru/Транспортная политика ЕС

дерегулирования имеет как положительные, так и отрицательные последствия. К положительным результатам относят снижение объемов бюджетного субсидирования, наблюдаемое во всех городах, являющихся приверженцами соответствующей модели. Так, напр., в Лондоне экономия на субсидировании составила 10%, в некоторых других городах Великобритании 100%, а в Копенгагене и Стокгольме 30%. Сегодня в этих городах наблюдается один из самых высоких в Европе уровень покрытия расходов выручкой от оплаты проезда (свыше 80% в Великобритании и около 50% в скандинавских странах). В то же время в Париже (административная модель) уровень этого показателя, напротив, один из самых низких в Европе – 30% [41]. В результате повышения эффективности работы и снижения расходов на оплату труда персонала значительно сократились эксплуатационные издержки транспорт-ных предприятий.

К негативным последствиям перехода к данным моделям относится появление проблем социального характера: отсутствие у пассажиров уверенности в стабильности маршрутной сети, им сложно разобраться в условиях работы большого количества разных компаний, они испытывают трудности в получении информации о существующих маршрутах и условиях транспортного обслуживания; реформы сопровождались сокращением персонала транспортных предприятий и снижением уровня заработной платы.

В ряде стран приняты законы о децентрализации управления на общественном транспорте, основной целью которых является устранение государственной монополии на пассажирские перевозки и привлечение к транспортному обслуживанию частных фирм. Законами предусматривалось сохранение функций перспективного планирования и координации взаимодействия различных видов транспорта за местными органами, с которыми частные фирмы заключают контракты на обслуживание маршрутов.

Дерегулирование общественного транспорта, проведенное США, Великобританией, Францией и рядом других стран, подтвердило целесообразность привлечения к транспортному обслуживанию населения частных фирм, которые, в условиях конкуренции с государственными компаниями, смогли обес-

печить большую экономическую эффективность пассажирских перевозок.

В результате удалось сократить эксплуатационные расходы общественного транспорта, уменьшить размеры выделяемых субсидий, сохранив дотации только для обеспечения социально необходимых перевозок.

К негативным последствиям децентрализации относятся увеличение платы за проезд и ликвидация ряда убыточных маршрутов. С целью устранения многих недостатков приватизации ГПТ в высокоразвитых странах при организации управления им были предприняты следующие меры:

- были созданы органы управления ГПТ, которые выполняют функции управления транспортными компаниями и заключают контракты с частными фирмами на обслуживание заранее разработанных маршрутов;

- контракты на автобусные перевозки выдавались на основе подрядных торгов;

- произошло перераспределение между фирмами маршрутов, не приносящих прибыли, но необходимых обществу, с сохранением дотаций на эти маршруты;

- были созданы органы самоуправления, которые выполняют функции организации перевозок, планирования развития транспортной сети, осуществление координации работы разных фирм и различных видов ГПТ, контроля выполнения рейсов и поддержания качества перевозочного процесса;

- были сохранены дотации из внешних источников финансирования при организации перевозок по льготным тарифам и организации социально-значимых перевозок, что оговаривается в контракте,

- произошло ограничение размера и характера вмешательства местных властей в деятельности автотранспортных компаний страны рамками действующего закона;

- транспортные компании приняли на себя определенные обязательства по удовлетворению потребности в перевозках, транспортных средствах, персонале.

Государственное управление в системе ГПТ, с одной стороны, необходимо, поскольку она является стратегической областью деятельности. При этом учитываются следующие

направления регулирования: *контроль деятельности транспортных предприятий-монополистов; контроль и во многих случаях ограничение уровня транспортных тарифов; введение и контроль единых норм, стандартов и правил в области охраны окружающей среды, безопасности движения, условий труда на транспорте, а также единых технических стандартов.* С другой стороны, чем выше уровень развития ГПТ, тем очевиднее, что при ограниченности бюджетных ресурсов многие задачи могут эффективно решаться посредством привлечения частного капитала. Выбор модели регулирования предопределяет средства достижения этой цели. Статистические данные показывают, что введение частной, основанной на рыночных условиях поставки услуг транспорта, может снизить издержки, а значит, и субсидии до 150% [46]. Если в среднем в мире на транспорт тратится от 5 до 10 % доходов населения, то в развивающихся странах эти цифры достигают 15 %.

Авиaperевозки также являются динамично развивающейся отраслью мирового транспорта. Изменяется не только авиационная техника, но и методы, способы, модели авиационного бизнеса. Уровень взаимодействия авиакомпаний повышается от интерлайн-соглашений о совместной эксплуатации линий, к альянсам. В то же время внедрение новых информационных технологий привело к появлению новых способов и областей сотрудничества и взаимодействия между авиакомпаниями. Непримириемые ранее конкуренты Lufthansa, AirFrance, British Airways создают единый портал для приобретения запасных частей, агрегатов, расходных материалов авиационной техники и товаров, которые сопутствуют авиационному бизнесу. При этом значительный объем заказа позволяет снизить закупочную цену.

Серьезным образом преобразовались распределительные (дистрибутивные) системы продажи авиабилетов: в США и ряде европейских стран авиaperевозки вошли в число наиболее часто продаваемых продуктов в Интернете. Все большее значение и масштабы в авиабизнесе приобретают альянсы. Так, образованный в 1997г. StarAlliance объединил сети маршрутов пяти авиакомпаний: United, AirCanada, Lufthansa, Scandinavian и Thai. Впоследствии к нему присоединились еще десять авиакомпаний. Альянсовые формы взаимодействия стали не просто формой

интеграции бизнеса, но и необходимым условием существования на рынке в условиях глобализации экономики. Такая интеграция дает каждому партнеру доступ к сети маршрутов других, позволяет координировать расписание, тарифы, скидки, программы поощрения лояльности клиентов и даже некоторые наземные операции. В настоящее время альянсам принадлежит более 70% мирового рынка пассажирских авиаперевозок [63].

На наш взгляд, учитывая опыт развития зарубежного авиарынка, для повышения конкурентоспособности авиаперевозок в Узбекистане требуется создание единой системы магистральных и региональных узлов "Hub-and-Spoke", одной-двух крупных сетевых и 10-15 региональных авиакомпаний, способных обеспечить необходимый уровень транспортной доступности во всех регионах и эффективное функционирование сети базовых (опорных), региональных и местных аэропортов за счет организации транзитных потоков как на внутренних, так и на международных линиях.

Таким образом, опыт зарубежных стран показывает, что рыночные отношения в экономике ни в коей мере не исключают создания развитой и активной системы многостороннего государственного регулирования транспортной деятельности. Даже в тех развитых странах, где свобода предпринимательства рассматривается в качестве основного принципа функционирования и развития экономики, транспортная деятельность является объектом постоянного и часто достаточно жесткого регулирования со стороны государства, причем правомерность и необходимость существования подобной системы давно признана и транспортниками и общественностью.

ГЛАВА 2. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К АНАЛИЗУ И ПРОГНОЗИРОВАНИЮ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

§2.1. Принципы и подходы к выбору направлений стратегического планирования развития транспортной системы

Для предотвращения непоправимых ошибок при принятии управленческих решений, чреватых экономическим ущербом, провоцирующих экономические потрясения и кризисы, необходимо оценивать возможные альтернативы рыночной динамике, прогнозировать различные тенденции в различных областях – от развития научно-технического прогресса до поведения контрагентов и конкурентов на внутреннем и внешнем рынках. Именно поэтому стратегическое планирование становится необходимым элементом в формировании конкурентоспособной рыночной стратегии и тактики на любом уровне управления. Основной системной ошибкой стратегического планирования является то, что в процессе такого планирования отсутствуют компоненты, обуславливающие комплексность и системность процесса, обеспечивающие логические прямые и обратные связи.

Состав и структура стратегических планов и программ развития транспорта должны формироваться, на наш взгляд, на базе доступных топ-менеджменту теоретических и методологических основ концептуальных подходов и принципов построения будущих сценариев инновационного развития соответствующих отраслей транспорта на долгосрочный период (подробнее см главу 4, §4.3). Формат стратегического плана транспортной отрасли на краткосрочную (на 2 - 3 года) и долгосрочную (5 и более лет) перспективу и рекомендуется составить из **пяти элементов** (компонентов):

(1) Первый компонент стратегического планирования – **научное предвидение**, т.е. получение знаний о будущих событиях, основывающихся на познании законов развития общества, природы и мышления. Предвидение является одним из главных обстоятельств успешной целенаправленной деятельности предприятий транспорта, моделируя процесс и результат его будущего взаимодейс-

твия с внешней средой. Поэтому недопустимо упускать предвидение как первоначальную фазу стратегического планирования.

(2) Вторым компонентом стратегического планирования является **научное прогнозирование**, под которым понимается теоретическое обоснование возможного состояния объектов транспорта в будущем с разбивкой по этапам прогнозирования, а также альтернативных путей и сроков достижения данного состояния, основанного на анализе тенденций социально-экономического развития объекта за соответствующий по сравнению с периодом прогноза период в прошлом и экстраполировании этих тенденций на будущее с корректировкой для учета предстоящих перемен в ситуациях на внешнем и внутреннем рынках.

(3) Следующим компонентом является **организационно-функциональное планирование**. Получив на основе методологии стратегического планирования соответствующую информацию, выявив закономерности и количественные зависимости, объективные критерии целевых установок, принципы и систему методов решения проблем стратегического планирования, можно переходить к следующему комплексу вопросов, связанных с постановкой задач.

(4) Далее следует важнейший блок, в котором составляется **матрица стратегического плана**, разрабатываемая в едином ключе. Матрица базируется на системе целенаправленных мер по развитию соответствующих объектов (сфера транспорта в целом, отдельных подсистем, хозяйствующих субъектов); на системе мероприятий, согласованных по срокам, ресурсам, исполнителям плана; на более конкретных мероприятиях, когда цели разбиваются на задачи и на принципах научной оптимизации процессов осуществляется выбор оптимального варианта их достижения.

(5) Завершающий компонент всех процедур стратегического планирования – это **проектирование**. Его функция заключается в разработке проектов стратегических планов на всех отраслевых и временных уровнях.

Система стратегического планирования транспортной отрасли направлена на: установление цели и темпов развития отрасли с учетом прогноза глобальных тенденций рынка; определение организационных и структурных изменений, соответствующих современным тенденциям рынка, которые не-

обходимы для обеспечения конкурентоспособности транспортных услуг; определение механизмов и инструментов, необходимых для успешного достижения поставленной стратегической цели.

Одной из наиболее актуальных проблем развития национальной экономики является проблема дальнейшего развития транспорта в условиях взаимодействия рыночного механизма и механизма государственного регулирования при сочетании территориальных, отраслевых, финансово-экономических, социальных интересов различных субъектов собственности и потребителей транспортной продукции.

Стратегической целью функционирования и развития транспортной системы страны является *обеспечение посредством опережающего развития транспортной инфраструктуры ускоренного и стабильного развития национальной экономики, роста ее конкурентоспособности, повышения благосостояния людей и качества жизни в каждом регионе.*

Основные задачи развития транспортной системы, направленные на реализацию указанной стратегической цели, непосредственно связаны с долгосрочными социально-экономическими и геополитическими приоритетами государства:

- создание в стране единой транспортной системы, ликвидация административных барьеров в процессе движения товаров и людей, устранение диспропорций в развитии транспортной системы, как условия формирования единого экономического пространства, ускорения доставки грузов и пассажиров, снижения удельных транспортных издержек в экономике;
- реализация транзитного потенциала страны, повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков и развитие экспорта транспортных услуг на основе модернизации транспортной инфраструктуры, способствующее интеграции Узбекистана в мировую экономику и диверсификации внешней торговли;
- повышение надежности и доступности услуг массового общественного пассажирского транспорта, как одного из факторов обеспечения социальной стабильности, развития межрегиональных связей и национального рынка труда;

- разработка и реализация системных мер, направленных на ограничение экологических и других негативных последствий нарастающей автомобилизации, при максимально возможной реализации ее преимуществ и выгод;

- обеспечение развития единой транспортной системы в соответствии с новыми требованиями к ней как к элементу национальной безопасности в связи с изменением геополитической ситуации и позиционирования страны в мировом сообществе;

- построение транспортной политики, нацеленной на ускоренное и устойчивое развитие экономики и улучшение условий жизни с учетом возрастающих требований общества к экологии и сохранению природных ресурсов.

В транспортной стратегии устанавливается единая система подходов и принципов для формирования приоритетов развития всех форм собственности и видов транспорта, вырабатываются конкретные меры и механизмы их реализации с учетом специфики работы каждого вида транспорта.

Ключевые задачи транспортной стратегии государства:

- *определение оптимальных направлений инновационного развития сферы транспорта;*

- *формирование источников финансирования для дальнейшего комплексного развития всех элементов транспортной инфраструктуры и создания условий для безопасной и эффективной эксплуатации каждого вида транспорта;*

- *выработка эффективных форм и механизмов осуществления в сфере транспорта.*

Стратегия развития транспортной системы Узбекистана на долговременную перспективу реализуется путём принятия стратегических решений в рамках долгосрочных схем и концепций развития транспорта в целом, целевых программ развития отраслей транспорта и смежных с ней сфер экономики, а также решения социальных, оборонных и других проблем развития страны и отдельных регионов. Она, в конечном счете, ориентирована на повышение конкурентоспособности секторов национальной экономики и привлекательности товаров и услуг отечественных бизнес-структур.

Вопросами прогнозирования и планирования социально-экономических систем занимались такие выдающиеся ученые, как М.Альберт, И.Ансофф, П.Друкер, А.Н.Клепач, Н.Д.Кондратьев, К.Маркс, М.Мескон, Г.Минцберг, Стрикленд-III А. Дж., И. Фишер, М.Фридмен, Й.Шумпетер, Ф.Хедоури и др.

Российские ученые В.И.Мунтиян и С.А.Нехаев предлагают следующее определение **стратегического планирования**, как:

✓ наука о выработке мировоззренческих, мироустроительных основ для обоснования и осуществления методологических процедур, принятия стратегических решений с целью развития социально-экономических систем;

✓ обобщенное представление структуры и модели функционирования социально-экономической системы, основанное на целостном видении процессов и явлений;

✓ центральное звено в системе управления;

✓ основа цивилизованно ориентированных решений, нацеленных на развитие государств, их союзов и объединений;

✓ главный структурный элемент системы государственного регулирования экономики;

✓ алгоритм действий, связанных в пространстве (по исполнителям) и во времени (по срокам), сбалансированных (по ресурсам) и нацеленных на выполнение стратегических задач;

✓ основной механизм координации проводимой политики в социальной и финансово-экономической сферах жизнедеятельности государства, инструмент согласования различных социально-экономических субъектов: индивидов, социальных групп, предприятий, территориальных образований;

✓ методологическая система формирования принципов, критериев, методов разработки документов стратегического планирования;

✓ искусство достижения результата в условиях ограниченности ресурсов, необходимости выживания управляемых социальных систем.¹⁶

В работе с использованием методологических подходов и приемов составления концепций и стратегических программ раз-

¹⁶Мунтиян В.И., Нехаев С.А. Система методологии и логика стратегического планирования. Экономические стратегии. №8. 2018.

вития транспорта, принятых Комиссией ЕС¹⁷ и правительствами Российской Федерации¹⁸, Республики Казахстан¹⁹ и других стран, разработаны методологические принципы и концептуальные подходы по выработке и реализации конкурентной транспортной политики Республики Узбекистан.

В разрабатываемой в настоящее время Стратегии развития транспортной системы страны на период до 2035 года предусмотрена разработка **минимальных социальных транспортных стандартов (МСТС)**, которые определяют требования к развитию инфраструктуры всех видов транспорта, подвижного состава, показатели ценовой доступности транспортных услуг для населения, а также требования к периодичности и графику транспортного обслуживания для каждого населенного пункта [66]. МСТС – совокупность индикаторов конечного потребления транспортных услуг, от которых в значительной мере зависят условия жизнедеятельности населения. Законодательство должно предусматривать возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов как в потреблении транспортных услуг, так и в уровнях развития транспорта. Состав модели стратегического планирования²⁰ включает следующие подсистемы:

“Экономический рост”: основные показатели – стоимость перевозок (постепенное снижение), полнота транспортного обслуживания (последовательное повышение) и рентабельность транспортных отраслей (последовательное увеличение);

“Социальное благополучие”: основные показатели – густота транспортной сети (тенденция к повышению), ДТП на транспорте (тенденция к понижению) и повышение качества транспортного обслуживания (постепенное улучшение);

¹⁷Белая книга. Европейская транспортная политика, разработанная до 2010 года: Время делать выбор. Комиссия ЕС. Брюссель, 2001.

¹⁸Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г.

¹⁹Транспортная стратегия Республики Казахстан на период до 2015 года. Утв. Президентом Республики Казахстан 11 апреля 2006 г.

²⁰Яраплова В.К. Институциональные механизмы регулирования пассажирских перевозок в Узбекистане. Диссертация на соискание ученой степени к.э.н. 2005, Ташкент.

“Охрана окружающей среды”: основной показатель – доля транспорта в общем загрязнении окружающей среды (тенденция – всеобщее снижение);

“Учет геополитических условий”: основной показатель – использование выгод транзитного положения страны (существенный рост).

Совокупность вышеназванных показателей конечного потребления транспортных услуг составляют так называемые социальные нормы потребления услуг транспорта, рекомендуемые национальными стандартами и другими нормативными актами Республики Узбекистан. Социальные нормы и нормативы определяют уровень реализации конституционных прав и гарантий граждан, регулируют социальную защиту клиентов и формирование отраслей социальной сферы. Эти нормативы предназначены для регулирующих органов управления в качестве социального ориентира как с целью повышения качества жизни, так и регулирования уровня транспортного обслуживания регионов.

Основными предпосылками установления социальных стандартов в системе транспорта является инфраструктурный характер, тесная связь его функционирования со всеми отраслями экономики и социальной сферы, непосредственное влияние нарушений нормальной работы транспорта на состояние сфер национальной экономики, на условия жизни в регионах, не только нынешнего, но и последующего поколения. При этом в принятой модели планирования развития транспорта должны учитываться такие индивидуальные особенности отдельных регионов, как обеспеченность потребностей в транспортных услугах, показатели безопасности транспортного процесса, экологическая ситуация, загруженность транспортной инфраструктуры и т.д.[74].

Важнейшими показателями социальной характеристики транспортных услуг являются транспортная доступность и мобильность населения. Необходимо исследовать систему факторов для оценки показателей мобильности населения и доступности транспортных услуг с целью выявления удовлетворённости транспортными услугами населения.

Важную роль в реализации конкурентной транспортной стратегии играет повышение контролируемости и управляемости

развития транспортной системы путем улучшения эффективности методов государственного и регионального управления. Для этого необходима комплексная система государственного стратегического планирования развития транспортной системы на основе транспортно-экономического баланса (ТЭБ) на различных уровнях управления. Немаловажным инструментом управления реализацией Стратегии-35 является увязка с ней региональных стратегий и программ развития транспорта, а также транспортных разделов региональных программ социально-экономического развития страны. В результате должен быть согласованный стратегический план развития транспортной инфраструктуры, который предусматривает осуществление мероприятий различных программ в рамках Стратегии-35 с учетом разделения интересов и ответственности между органами государственной власти различных уровней, государственными и частными инвесторами, а также транспортными организациями. При этом необходима увязка осуществления мероприятий со схемами территориального планирования регионов, областей и городов.

Таким образом, для эффективного стратегического управления транспортной системой актуальными являются следующие задачи:

- Разработка методических регламентов согласования Стратегии-35 с субъектами и региональными схемами и программами, с политикой урбанизации и архитектурным обликом регионов;
- Научное обоснование и разработка эффективной организационной модели стратегического управления, в том числе методов и принципов интеграции и координации стратегического управления развитием системы перевозок на государственном, региональном и межрегиональном уровнях;
- Разработка системы стратегического планирования развития транспортной инфраструктуры на основе ТЭБ и математических моделей;
- Разработка методических регламентов координации транспортной стратегии с ресурсообеспечивающими отраслями;
- Разработка аналитических информационных систем и математических моделей, осуществляющих поддержку принятия

решений по регулированию функционирования и управлению развитием транспортной системы;

➤ Разработка автоматизированной информационно-аналитической системы управления транспортным комплексом, а также методических регламентов использования аналитических систем на транспорте [23].

Прогнозирование транспортных потоков на современном этапе является неотъемлемой частью сложного процесса стратегического планирования транспортных и других систем национальной экономики. От него в значительной мере зависит эффективное использование производственных средств, гармоничное развитие всех видов транспорта, рациональное использование накопленной информации для выявления перспективных изменений, усовершенствований технологии работы и технического оснащения транспорта. Главной задачей, которую решает экономическое прогнозирование на транспорте, является оценка стратегии перспективного развития транспортных предприятий и отрасли в целом.

Цель экономического прогнозирования – дать достаточно объективную картину развития транспорта в будущем. Прогноз содержит научные рекомендации для принятия обоснованных управленческих решений сегодня. Прогнозы дают такой материал, на основе которого можно подтверждать обоснованность проектно-плановых решений, снижающих вероятность ошибок.

В некоторых случаях, особенно в макроэкономических моделях развития экономики в целом, разграничение между влияющими и результирующими показателями невозможно, так как все они циклически взаимодействуют между собой. В этих случаях используются модели взаимодействия: системы уравнений, в каждом из которых один из взаимодействующих показателей выражается в зависимости от всех остальных [43].

Расчет по модели не дает точного значения показателя для какого-либо объекта, а лишь среднее ожидаемое при условии, что влияющие факторы примут данные численные значения. Этим, в частности, определяется ограниченное, вспомогательное значение моделей при прогнозировании. Модель может быть предназначена для теоретических целей (анализ прошлого развития и складывающихся тенденций), оценки итогов производственной

деятельности, прогнозирования и разработки экономических нормативов.

В практике прогнозирования транспортных потоков уже накоплен определенный опыт. Используемые при этом методы имеют ряд недостатков. Так, к недостаткам эвристического метода относятся: субъективность оценок закономерностей и критериев экспертами, ограниченное число факторов, учитываемых в прогнозах, недостаточная степень надежности прогнозных моделей. Применение того или иного метода эффективно при наличии определенной начальной информации о факторах, влияющих на перевозки, что не всегда возможно.

В настоящее время все шире используются статистические методы прогнозирования, в частности, методы парной и множественной корреляции, имеющие следующие достоинства:

- сравнительная простота, наличие хорошо разработанных методик и программ для расчета на компьютере;
- относительно высокое распространение метода среди специалистов в области проектирования транспортных систем;
- возможность исследования влияния отдельных факторов и связей на прогнозную величину;
- возможность оценки неопределенности исходной информации на степень точности прогноза;
- высокая степень объективности и др.²¹

В нашем исследовании мы используем *многофакторную корреляционно-регрессионную модель*. Прогнозирование транспортных потоков с помощью многофакторных линейных моделей позволяет расширить круг исследуемых факторов, число которых при современных возможностях компьютерных программ практически неограниченно. Отбор факторов, влияющих на размеры грузопотока, оказывает большое влияние на качество прогноза. Социально-экономические явления, под действием которых формируются грузовые потоки, по своей природе носят сложный характер и определяются многомерной системой некоторых факторов.

²¹ Праддин Н.В., Негрей В.Я. Прогнозирование пассажирских потоков. М.: Транспорт, 1980, с.31

Исследование закономерностей формирования транспортных потоков с помощью статистических методов обычно базируется на использовании однофакторных или многофакторных моделей. Наиболее важные этапы построения моделей прогнозирования грузопассажиропотоков следующие: выбор факторов, оказывающих наиболее существенное влияние на прогнозную величину транспортного потока; подбор наиболее целесообразной формы функциональных связей.

Проф. Беленький М.Н. еще в 1974 г. доказал, что рост национального дохода является достаточно обоснованным показателем для планирования развития пассажирских перевозок. Коэффициент корреляции между ними составил тогда 0,95-0,96, что говорит о высокой взаимосвязи между ними[22,с.66]. В исследованиях белорусских ученых Правдина Н.В. и Негрея В.Я. было оценено влияние на пассажиропоток следующих факторов: численность населения, среднемесячная зарплата, национальный доход на душу населения, численность рабочих, служащих в народном хозяйстве, численность студентов и число домов отдыха и санаториев[60]. Российскими учеными Зотовым Д.К. и Ушаковым С.С. была установлена следующая зависимость между национальным доходом или валовым общественным продуктом и пассажирскими перевозками: национальный доход за период с 1960 по 1985 годы возрос в 4 раза, пассажирооборот во внегородских сообщениях – в 4,5 раза[31].

Хотя рост мировых воздушных перевозок оказался значительно выше мирового экономического роста, экономическая теория и аналитические исследования зарубежных экономистов показывают, что существует высокая степень корреляции между ними. Изменения в личном доходе влияют на уровень покупательской способности потребителей и на возможность осуществлять развлекательные путешествия. Другими факторами, которые повлияли на спрос на перевозки, являются изменения в авиатарифах, доступность воздушных перевозок, изменения в области регулирования и развития туризма[61].

Разработанные выше методические подходы к прогнозированию развития транспортной системы позволили построить многофакторную корреляционно-регрессионную модель (подробнее в §4.2).

Таким образом, можно сказать, что в стратегическом планировании развития транспортных компаний все его компоненты важны и цепь процессов не должна быть прервана. И чем выше уровень объекта планирования, тем более развернутой в проектах следует представлять систему прогнозов социально-экономического, научно-технического, геополитического развития с учетом всех соответствующих факторов и тенденций.

§2.2. Методические подходы к расчету транспортоемкости как критерия макроэкономической эффективности

Развитая экономика всегда и объективно требует соответствующего развития транспортной системы, работающую стабильно и надежно и обслуживающую в достаточной мере качественно и экономично возрастающие потребности населения и грузоклиентов в перевозках. Современные пути сообщения и дороги, построенные технически грамотно с учетом перспективы развития экономики каждого региона, имеют громадный **синергетический эффект**, благодаря созданию здесь более благоприятных условий для взаимодействия и стыковки разных видов транспорта и более активного сотрудничества государственных транспортных компаний с частным сектором экономики и, тем самым, обеспечивают важную и необходимую основу для концентрации и специализации производства.

Совершенствование транспортной инфраструктуры способствует расширению торговли регионов как в межрегиональных сообщениях, так и международного обмена Узбекистана с другими странами в целом, что, в конечном счете, сказывается на конкурентоспособности страны и регионов. Такое развитие обычно происходит параллельно, т. е. с усилением в регионах мощности транспортного потенциала и ростом их экономики увеличиваются доли занятых и их доходов. Между тем, исследования разнообразных отношений и многогранных связей между экономикой страны (регионов) и транспортной отраслью в условиях рынка представляют собой довольно сложную проблему, охватывающей вопросы обеспечения единства и сбалансированности при стратегическом планировании экономического и научно-технического развития, как отраслей

экономики регионов, так и различных видов транспорта в рамках единой транспортной системы.

Вопросы определения экономической эффективности инвестиций в транспортную инфраструктуру и внедрение современных логистических технологий, направленных на последующий рост экономического потенциала и конкурентоспособности страны, а также улучшению взаимодействия разных видов транспорта слабо изучены.

В оценках влияния транспортного фактора на развитие общественного производства бытуют различные взгляды и подходы. Среди научно-технической общественности существуют две противоположные точки зрения на данную проблему. Некоторые эксперты из первой группы утверждают, что опережающее развитие транспорта способствует экономическому росту региона, т. е. с развитием транспортной инфраструктуры экономика ряда секторов региона получит существенный толчок к росту. Другие из второй группы исследователей утверждают, что нет прямой связи между развитием перевозок и экономическим ростом региона. Однако при этом следует иметь в виду, что здесь еще не изучены полностью и детально вопросы побочных эффектов от опережающего развития транспортного сектора. Исследователи первой группы обычно выделяют следующие аспекты проблемы.

Во-первых, развитие транспортной системы позволяет полнее судить о полноте транспортного обслуживания и об уровне транспортной доступности в различных регионах страны, степени использования в них ресурсов и производственных мощностей территориальных единиц.

Во-вторых, динамичное развитие транспортной системы позволяет сделать выводы о резервах размещения производства и решения других не менее важных задач по эффективному функционированию бизнеса по различным секторам экономики регионов, где размещены населенные пункты с множеством хозяйствующих субъектов, туристические объекты, магазины и другие социально-бытовые объекты с рабочими местами. Решения всех этих задач, в свою очередь, потребуют принятия соответствующих мер в части улучшения организации перевозки пассажиров и грузов.

В-третьих, государство гарантирует и несет ответственность перед обществом в обеспечении технологически безопасного и экологически приемлемого уровня развития транспортной системы через инвестиции в инфраструктуру, устойчивого развития общественного транспорта, управления транспортными потоками в регионах.

Следовательно, развитие транспортных сетей может способствовать генерированию положительных сопутствующих эффектов, напр., росту занятости населения, снижению стоимости производства, оптимальному распределению продукции. Но оно имеет и отрицательные последствия – рост выбросов вредных веществ в атмосферу, увеличение заторов на подходах к основным транспортным узлам и так далее.

Инвестиции в транспортную инфраструктуру почти всегда воспринимаются как стимул спроса на экономический рост и вклад в экономическое развитие регионов, городских и сельских поселений. Они, в конечном счете, приводят к уменьшению транспортной составляющей в конечной цене товаров, перемещаемых между грузоотправителем и грузополучателем, имеют важное значение в преодолении уровня экономических диспропорций между регионами, повышении их конкурентоспособности в плане выхода на новые рынки, трудовой миграции, специализации и кооперации, снижении стоимости перевозок товаров во внешних и внутренних логистических системах. Все это приводит в итоге к росту производительности труда, созданию новых конкурентных преимуществ.

Конечный результат может выражаться:

а) в улучшении качественных характеристик в связи с вложением средств в строительство высокоскоростных автодорог, аэропортов, современных скоростных и высокоскоростных железных дорог, в ремонт и поддержание на высоком уровне инфраструктуры транспорта;

б) в приросте продукции промышленности и агропромышленного сектора, продвижении эффективного использования существующих мощностей строительства и социально-бытовых сфер, в частности, туристического потенциала регионов;

Подобные изменения серьезно влияют на общий уровень предоставляемых транспортных услуг, что, в конечном итоге, положительно сказывается на экономическом росте в стране. Аналогичная проблема существует и в Казахстане: значительная неравномерность в развитии транспортной сети препятствует нормальному развитию регионов. Около 2 тыс. сельских населенных пунктов не имеют круглогодичного транспортного сообщения. Обеспеченность населенных пунктов регулярным транспортным сообщением не превышает 70% [56].



Рис.2.1. Улучшение транспортного обеспечения и экономический рост

В большинстве высокоразвитых стран (США, Германии, Японии) задачи формирования опорной сети автомобильных дорог решались на основе долгосрочных государственных программ, устанавливавших показатели развития дорожной сети и соответствующие объемы финансового обеспечения регионов. Так, по оценкам специалистов, за последние 100 лет наибольшее влияние на экономику США и образ жизни американцев оказала программа создания федеральной системы скоростных автомагистралей (Interstate Highway System), реализацию которой бывший президент США Д. Эйзенхауэр считал приоритетной задачей государственной политики. Строительство системы скоростных дорог привело к увеличению деловой активности США, росту эффективности труда и объемов инвестиций, вызвало создание новых рабочих мест и снизило уровень аварийности. Рост производительности труда в США за эти годы составил 25%, а общие экономические выгоды достигли уровня в \$2,1-2,5 трлн, что в 16-19 раз больше объема затрат на строительство скоростных дорог [85].

К первоочередным мерам стран ЕС в области транспортной политики относятся формирование трансевропейской транспортной инфраструктуры и интеграция «новичков» Евросоюза в общую транспортную сеть. Для этого предусмотрены существенные объемы финансирования странами ЕС приоритетных проектов развития трансевропейской автодорожной сети, необходимых для повышения пропускной способности дорог.

Высокими темпами развивается дорожная сеть в Китае, Индии, Бразилии. Одновременно со строительством скоростных дорог в этих странах предусматривается сооружение примыкающих к ним местных автодорог, что обеспечит высокую загрузку сети и позволит уменьшить период окупаемости вложенных в нее инвестиций [28].

В то же время не всегда удаётся выявить прямую связку факторов «роста благосостояния» и «улучшения транспортной инфраструктуры». Российский исследователь В. Бугроменко пишет о том, что: «... в отечественной экономике, да и во многих хозяйственных системах мира чаще всего выпуск продукции производителем никак не проецируется на транспортную отрасль. Транспортники отремонтировали автомобильную доро-

гу, расширили ее до нескольких полос, построили новые съезды, возросла скорость доставки пассажиров и грузов. Но другие потребляющие отрасли относят прирост (выгоду) исключительно на свой счет. Разве каждый автовладелец калькулирует выгоду в виде более быстрой доставки груза и экономии ГСМ и зарплаты? Ответ очевиден: нет» [26]. Другой российский исследователь Р. Нудельман выделил 38 видов внетранспортных эффектов, которые не калькулируются ни транспортным предприятием, ни потребителями транспортных услуг [53].

Расширение транспортных сетей за счет инвестиций в транспортную инфраструктуру должно сопровождаться такими переменными величинами, как повышение производительности труда, рост инвестиций в заводы и фабрики, технологические инновации в различные сферы деятельности, которые создаваемые сети обрамляют. Другой исследователь влияния инвестиций в транспортную инфраструктуру Т.Лакшманан из Бостонского университета представил иную схему, увязывающую инвестиции в грузовую транспортную инфраструктуру с экономическим эффектом. Он отмечает, что улучшение транспортной инфраструктуры и всего того, что способствует формированию и развитию рынка транспортных услуг, приводит к снижению стоимости перевозки грузов и росту возможностей к доступу на различные товарные рынки.

Рост экспортных возможностей ведет к росту производства, продаж, реструктуризации производственной линейки компаний, созданию новых логистических цепочек, снижению себестоимости продукции. Снижение стоимости транспортировки грузов, по его мнению, приводит к большей доступности к рынкам, расширяет рынок рабочей силы. Т.Лакшманан указывает и на отдельные стороны описываемого процесса, которые не вполне можно считать положительными или желаемыми. Так, на высокоинтегрированных рынках начинает проявляться так называемая обратная связь. Расширение производства продукции может способствовать торможению положительных воздействий, о которых говорилось выше. С ростом производства, находящегося в зависимости от состояния рынка, спрос на рабочую силу и землю может возрасти. Соответственно, вырастут рентные платежи, зарплата. Прежние стоимостные показатели будут

скорректированы в нежелательную сторону, что повлечет за собой не только рост зарплат, но и всего, что связано с миграцией.²³

Таким образом, эффект роста производства, достигнутый первоначально в связи с улучшением характеристик транспортной инфраструктуры, может привести к росту стоимости перевозок. Процесс инвестирования в транспортную инфраструктуру в целом выгоден, но при планировании таких инвестиций следует иметь в виду последствия, которые могут проявиться после начала полноценной эксплуатации выстроенной транспортной инфраструктуры²⁴. Эффективность инвестиционного проекта развития транспортной отрасли основывается на экономическом эффекте, который ожидается после его завершения за счет следующих слагаемых:

- *сократятся транспортные издержки в конечной цене товара, если в результате постройки новых дорог произойдет вполне видимое улучшение качества дорог и осязаемое сокращение расстояния перевозок;*

- *следует ожидать высоких темпов прироста промышленной и сельскохозяйственной продукции в результате масштабов производства и роста экономии средств предприятий на оплату ГСМ и фонда заработной платы за счет повышения качества транспортной инфраструктуры.* Напр., за счет оптимизации режима работы водителей (100 км по дороге до ремонта – одно время в пути, 100 км по новой дороге – другое время);

- *создание безопасных, высокоэкологических, более эффективных и комфортных типов подвижного состава, улучшение качества дорог и железнодорожных сетей приведут к перераспределению перевозок между видами транспорта, появлению новых маршрутов (кратчайших).* Это, в свою очередь, даст толчок действительно активному использованию современных логистических технологий;

²³ Lakshmanan T., Andersen W. (2002) Transportation Infrastructure. Freight Services Sector and Economic Growth. Center for Transportation Studies. Boston University.

²⁴ Там же

• развитие транспортной инфраструктуры ведет к оптимальному размещению производительных сил, производственных мощностей, к эффективному использованию залежей природных ископаемых, расширению рынков сбыта товаров и предоставления услуг.

Транспорт занимает весьма важную роль в экономике. Он порождает многообразные связи внутри и вне экономической системы, генерирует новые процессы. Исследователи предпринимают шаги по созданию моделей, корректно воспроизводящих такие связи с целью более точного выявления воздействия транспорта на экономику и экономической системы на транспорт. При этом приходится учитывать множество факторов, увязывать транспорт и пространство, занимаемое страной или регионом, уровень развития транспорта и экономический рост в регионе в целом, проблемы экологии и новейшие исследования в области создания новых видов топлива и так далее.

Значительная часть исследований была сосредоточена на оценках таких макроэкономических эффектов, как безработица, производство промышленной продукции, расходы/доходы бюджета и их влияние на развитие транспортной инфраструктуры. Не остались в стороне и проблемы микроэкономики: экономия времени работника в контексте улучшения работы транспорта, снижение транспортных тарифов для компаний и их влияние на снижение цены выпускаемой этими фирмами продукции.

Основным вопросом в части анализа воздействия транспорта на экономический рост стала проблема агрегирования. Известно, что любая попытка вывести макроэкономическое или агрегатное поведение потребителей из их индивидуальных предпочтений приводит к проблемам, рассматриваемым теоремой невозможности [88], а попытки агрегирования поведения фирм сталкиваются с проблемами, связанными с агрегатной производственной функцией. Так, именно попытка увести часть транзитного потока с трансокеанских трасс на евроазиатские сухопутные маршруты не удалась во многом из-за того, что не были учтены проблемы агрегирования.

Многочисленными исследованиями российских ученых и дальнего зарубежья удалось выявить зависимость между ВВП и

объемами пассажирских и грузовых перевозок. Разумеется, существуют факторы влияния, различные для пассажирского и грузового транспорта. Речь идет о доходах домохозяйств, ценах на автомобиль, топливо, возможности совмещать использование собственных автомашин и общественного транспорта, о расположении важных социальных объектов. Отмечено, что развитие грузоперевозок в ряде регионов многих стран происходит быстрее роста ВВП. Особенно это касается развития прибрежных морских перевозок, авиации и автотранспорта. В некоторых научных работах демонстрируется четкий «параллелизм» в развитии ВВП и спроса на транспорт. Автором также была выявлена подобная, хотя и не очень высокая, зависимость ВВП на пассажирооборот с учетом сезонной компоненты.²⁵

Однако отдельные исследователи приходят к другому выводу. Суть его состоит в том, что рост производства дорогостоящей продукции, напр., товаров тонкой органической химии, не приводит к повышению спроса на транспорт. Эта продукция может быть перевезена в контейнерах, она имеет высокую стоимость, а значит, грузоперевозчик получит деньги за относительно небольшой объем перевозок. На наш взгляд, спрос на подвижной состав растет при параллельном росте производства сырьевой продукции, особенно в странах, добывающих сырье и полезные ископаемые. То есть, когда возникает необходимость перевозить массовые грузы. Пример США показывает, что в этой стране инвестиции в инфраструктуру в течение последних сорока лет оказали весьма позитивное влияние на развитие грузовых автоперевозок и способствовали росту производительности труда.

Капиталовложения в транспортную инфраструктуру в Японии увеличили объемы внутреннего и международного грузооборота. С другой стороны, свое влияние оказали и процессы глобализации, развитие экономики соседних азиатских стран. Рост выпуска готовой продукции поставило задачу развития контейнерных перевозок, и в настоящее время азиатские

²⁵Ярашова В.К. Институциональные механизмы регулирования пассажирских перевозок в Узбекистане. Дисс. на соиск. учен. степ. к.э.н. 2005, Ташкент.

страны лидируют в этой области, включая производство самих контейнеров.

Идеи о взаимосвязи и взаимовлиянии транспорта и экономики, встречаются в литературе ещё со второй половины 20-х годов прошлого века [89]. Так, Гольц Г.А. восстановил динамические ряды ВВП и сопоставил их с транспортными показателями на протяжении длительного исторического периода: с 1685г. Русское государство – дореволюционная Российская империя – СССР – с 1991г. Российская Федерация. Корректное соответствие динамик показателей транспорта и ВВП было получено ученым при введении всего двух факторов: объема перевозок грузов и скорости их доставки.²⁶

Связь динамики грузооборота автомобильного транспорта с ростом ВВП России исследовали Эйхлер Л.В. и Зоткина М.А. Ученые пришли к выводу, что перевозки грузов отражают состояние динамики развития всей экономики в части вещественно-материальных потоков по всем видам транспорта, а сам транспорт является важным фактором, влияющим на формирование ВВП. При этом, изменение макроэкономических показателей национальной экономики первично по отношению к спросу на транс-

порт, так как в динамике имеет место запаздывающая реакция грузооборота автотранспорта на изменения темпов роста ВВП [86.87]. Наличие долгосрочной количественной зависимости ВВП России от грузооборота автотранспорта было подтверждено и другими исследованиями, напр., Щербанина Ю.А., Никонорова В.М. и Тютюкина В.К. Ими были определены и параметры этой зависимости [85].

Большой интерес представляет анализ зависимости рассматриваемых показателей в разрезе фактора времени и глобальных экономических преобразований в Узбекистане с начала 90-х годов прошлого столетия и до нашего времени. В этот период были проведены крупные экономические реформы во всех сферах хозяйственного комплекса страны, в том числе и в транспортной отрасли. Период интересен не только этапами

²⁶Гольц Г.А. Долговременные исторические тренды как фактор экономического прогнозирования: транспорт, экономика, демография – М.: Институт географии РАН, 2003.

переходной экономики, но и наличием множества циклов колебаний экономической активности: спадов, рецессий, депрессий, подъёмов, кризисов, в том числе и глобального экономического кризиса 2008 – 2010 гг. и пандемии коронавируса в 2019-2020 гг. Произведем выборку темпов прироста грузооборота и ВВП в стране за последние 20 лет. По этим статистическим данным построены графики, которые позволяют проанализировать и сопоставить динамику изменения интересующей нас парной связи (рис. 2.2 и 2.3).

Между ВВП и пассажирооборотом также наблюдается определенная зависимость, хотя и с некоторым временным лагом. С распадом СССР разрушились единый народнохозяйственный комплекс и сложившиеся за десятилетия устойчивые транспортно-экономические связи между огромными регионами некогда единой страны. Произошло резкое уменьшение грузооборота на всех видах транспорта, изменение его структуры и пересорентация с внутриреспубликанского на международный («дальнее зарубежье»). Работа транспортного комплекса Узбекистана проходила в условиях общеэкономического кризиса, сопровождавшего радикальные реформы при переходе к рыночной экономике.

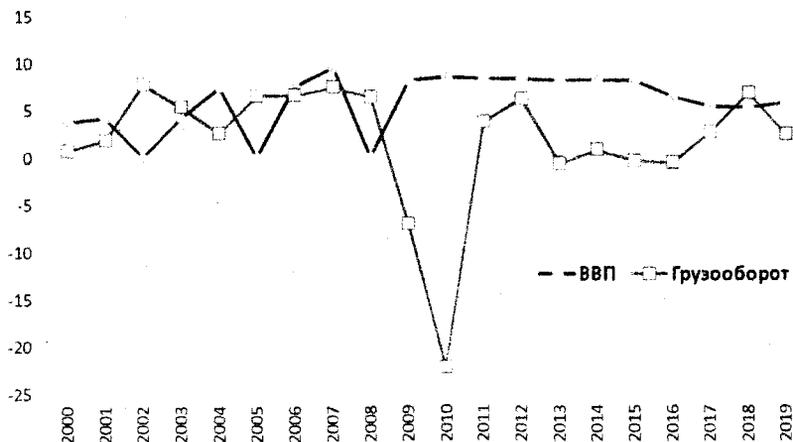


Рис. 2.2. Динамика темпов прироста грузооборота и ВВП в Узбекистане за 2000 – 2019 годы

В структуре ВВП сократилась составляющая промышленного производства и возросла составляющая торговли и услуг. На долю данных факторов приходилась большая часть прироста всего ВВП. А сфере услуг требуется гораздо меньше грузовых перевозок, чем сфере промышленности.

Этим объясняется «обрывистое» падение грузооборота и ВВП Узбекистана в отдельные годы. В своей динамике анализируемые показатели более-менее синхронны. Следовательно, можно сделать вывод о существовании прямой зависимости транспортной отрасли от состояния экономики.

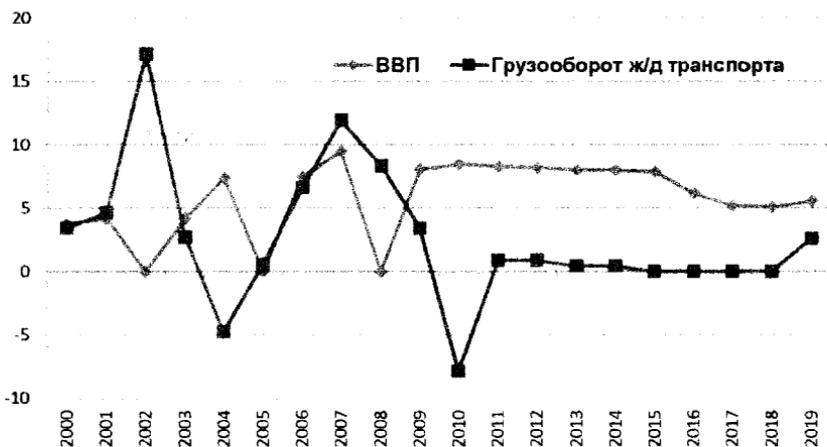


Рис. 2.3. Динамика темпов прироста грузооборота железнодорожного транспорта и ВВП в Узбекистане

В период с 1999г. и до начала мирового экономического кризиса в 2008г., экономика Узбекистана находилась в стадии постоянного и устойчивого роста. При росте ВВП наблюдается также рост грузооборота, но более низкими темпами, особенно в период с 2004 по 2008 годы. Таким образом, можно сделать вывод, что в периоды интенсивного роста экономики темпы развития транспортной отрасли отстают от темпов роста промышленных отраслей. Она более инерционна и ей требуется некоторый предварительный этап для стабилизации темпов роста.

Грузооборот страны является индикатором динамического мониторинга развития производственной сферы и той части сферы услуг, где прирост выпуска порождает соответствующий рост перевозок, а уменьшение выпуска – приводит к падению спроса в транспортной отрасли. Нельзя перевезти товаров больше, чем их произведено, а сырья больше, чем того требуется для производства. Интенсивность грузооборота отражает объективную ситуацию о наличии потребительского спроса на перевозки сырья, материалов и готовой продукции.

Спор о первичности в данной динамической связи не вполне корректен, так как она имеет свойство меняться местами в зависимости от экономической ситуации и аналитических подходов. В периоды стабильного роста производства и экономических подъемов после кризисов и при увеличении добычи сырьевых ресурсов – первичной будет экономика, инициирующая развитие транспортной отрасли для удовлетворения потребительского спроса.

Однако, при реализации глобальных инновационных транспортных проектов с большим мультипликативным эффектом – первичность, безусловно, будет за транспортной отраслью, которая будет стимулировать интенсивное экономическое развитие регионов и в целом экономики страны на долгие годы вперед. Примером такого проекта, в ближайшем будущем может стать проект КНР «Один пояс – один путь».

По нашему мнению, приоритет в развитии того или иного вида транспорта следует отдавать исходя не столько из их вклада в экономику, сколько из полезности его в перспективе во всех отношениях, а именно: экологической безопасности, комфортабельности для населения и туристов, экономичности и надёжности транспорта для всех категорий бизнеса по занимаемой территории. Эти факторы, конечно, не дадут сиюминутной прибыли, но в будущем они положительно отразятся на здоровье населения и экономике в целом.

Исходя из конкурентоспособности отраслей транспорта, на наш взгляд, необходимо создать благоприятные условия, прежде всего, в сфере грузового движения для развития железнодорожного и трубопроводного видов транспорта, а в сфере пассажирского движения – скоростным и более комфор-

табельным, экологичным и экономичным видам транспорта – скоростным железнодорожным, авиационному и автобусным сообщениям общественного транспорта, включая частных компаний.

Объем грузовых перевозок характеризуют два основных показателя: *перевозки грузов в тоннах и грузооборот в тонно-километрах*. Перевозки грузов железнодорожным транспортом более тесно связаны с физическими объемами производства промышленной и сельскохозяйственной продукции, чем грузооборот, так как последний зависит еще и от дальности перевозок. В то же время, как показано в работе[42], создание транспортом добавленной стоимости в результате перевозки товаров, являющегося вкладом отрасли в ВВП, зависит как от объемов, так и от дальности перевозки, то есть макрэкономическое значение железных дорог в большей степени связано с грузооборотом, а не с перевозкой. Поэтому следует проанализировать динамику обоих показателей – и перевозки, и грузооборота, а затем, изучить особо динамику средней дальности грузовых перевозок, имеющей специфическое и очень важное значение для экономики.

Следует отметить, что динамика погрузки грузов на железных дорогах, характеризуя физическую динамику промышленного и сельскохозяйственного производства, может существенно отличаться от динамики грузооборота. При этом необходимо обратить особенное внимание на среднюю дальность перевозки грузов. Так, напр., в России и США, рост средней дальности перевозок был доминирующей тенденцией на протяжении последних ста лет [48]. Рост дальности перевозок носит закономерный характер, так как он связан с обеспечением устойчивости экономического роста и размещения производства.

В увеличении дальности грузовых перевозок можно видеть проявление закона общественного разделения труда, основа которого – природное разнообразие, а следствия – развитие общественного сотрудничества, повышение производительности труда и плотности населения [49].

В условиях современного мирового рынка транспортно-логистических услуг происходит активное развитие длинных цепей поставок, что облегчает формирование международных

производственных систем[25]. Все это способствует специализации производства, росту географических масштабов товарообмена и, естественно, увеличению средней дальности перевозок. Производительность железнодорожной инфраструктуры при осуществлении рудовых перевозок характеризуется показателем «грузонапряженности», который определяется как отношение грузооборота нетто к эксплуатационной длине железнодорожной сети. Поскольку грузонапряженность – не валовый (объемный), а удельный, качественный показатель, имеет смысл сопоставлять различные железнодорожные системы не только по динамике, но и по абсолютным значениям этого показателя. При этом следует иметь в виду, что более высокий уровень грузонапряженности, с одной стороны, означает более эффективное использование железнодорожной инфраструктуры, а с другой – может свидетельствовать об опасности появления заторов движения.²⁷

Высокая грузонапряженность на российских железных дорогах всегда обеспечивалась при значительных объемах пассажирских перевозок на тех же самых линиях, в то время как, напр., североамериканские железные дороги специализировались преимущественно на грузовых перевозках. На узбекских железных дорогах грузонапряженность сравнительно низкая, что свидетельствует о недозагруженном (о наличии резерва) использовании инфраструктуры.

На оценку качества, эффективности и конкурентоспособности услуг транспорта влияют многие показатели, напр., пропускная и провозная способность, состав транспортных единиц и грузоподъемность подвижного состава. Безусловно, важно владеть информацией о доступности транспортных артерий, сложностях передвижения, «узких горлышках» и других проблемах, которые влияют на работу транспорта. Конечно, существует определенная подгруппа экономических показателей, подразумевающих некие физические факторы, но они скорее относятся к индексам мобильности.

²⁷AAR Railroad Facts. Washington, DC: Policy and Economics Department Association of American Railroads. 2015.

Для оценки влияния уровня развития транспортной логистики на конкурентоспособность и экономический рост страны могут быть приняты следующие **критерии**:

1. Максимум синергетического эффекта от деятельности транспорта при минимуме издержек на доставку грузов и пассажиров. Затраты на доставку товара составляют преобладающую часть (до 50-55%) логистических издержек в процессе его перемещения в сфере обращения. Наименьшая стоимость транспортной услуги, т. е. «неизбежного зла» (К.Маркс), является общим показателем, который демонстрирует конкурентоспособность транспорта той или иной страны или транспортной компании на внешних или внутренних рынках транспортных услуг.

На основании того, сколько необходимо платить за перевозку пассажиров и грузов, можно выяснить, напр., как транспорт будет влиять на доходную часть бюджета региона или страны. Здесь речь идёт о полных (совокупных) транспортных издержках, охватывающих как прямые затраты в сфере транспорта, так и сопутствующие издержки, объективно возникающие по мере необходимости при оказании различных логистических (хранение, перегрузка, сортировка, сопровождение, охрана, страхование и т.п.) услуг.

При этом необходимо учесть те проблемы и обстоятельства, которые могут возникнуть в реальных условиях доставки грузов и пассажиров. Напр., тарифы на перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом не всегда учитывают в полной мере региональные различия в условиях эксплуатации транспорта. Так, себестоимость перевозки грузов на автотранспорте в горных условиях (напр., через перевал Камчик) в 1,5 – 2 раза выше, чем на равнинных участках дорог. К тому же дорожная часть затрат в ней вовсе не учтена, в действительности она косвенно учитывается в одинаковой мере через цены на потребляемое топливо. Действующие железнодорожные тарифы также не дифференцированы по регионам, хотя расходы на перевозки грузов и пассажиров напр., по горным участкам, в 2-2,5 раза выше.

Совокупный синергетический эффект в сфере грузовых перевозок формируется с учетом добавленной стоимости в сопутствующих транспорту сферах, т.е. в виде многообразных внетранс-

портных эффектов, предоставляемых грузоотправителям, грузополучателям и обществу в целом в результате улучшения качества перевозок в виде сокращения стоимости оборотного капитала (материальные запасы) в пути, улучшение сохранности груза (сокращение потери груза в пути), повышение уровней технической (уменьшение ущерба от ДТП), экологической (сокращение выброса твердых отработавших веществ в атмосферу) и социальной (оборонной) безопасности, а также эффектов, оказанных от сопутствующих логистических услуг (хранение, таможенная обработка, слежение и сопровождение груза, информационно-коммуникационное обслуживание и т.п.).

Продукцией транспорта является именно та часть ее стоимости, которая прибавляется к цене перевозимого в процессе перемещения груза, поскольку транспорт продолжает процесс производства в сфере обращения. Полезный эффект от работы транспорта складывается в виде чистой прибыли, достигаемой увеличением масштаба работы, улучшением качества перевозок и снижением затрат на доставку груза.

Совокупный эффект в сфере пассажирских перевозок образуется за счет расширения географии и увеличения объемов перевозок в дальнем сообщении, ускоренного развития туристических перевозок, приоритетного развития метрополитена в Ташкенте, горэлектротранспорта в ряде регионов. Наряду с этим дополнительный эффект достигается за счет снижения затрат на ремонт и эксплуатацию пассажирского транспорта, а также сокращения расходов на обслуживание пассажиров, прежде всего благодаря росту масштаба и интенсивности перевозок, повышению комфортабельности поездок и улучшению качества обслуживания пассажиров как на начальнokonечных стадиях, так и в процессе поездки. Кроме того, в результате дальнейшего расширения географии авиасообщений, скоростных железнодорожных и автобусных маршрутов на направлениях внутренних и внешних сообщений будет достигнут громадный синергетический эффект в виде высвобождения огромного количества свободного времени у пользователей транспорта.

2. Снижение транспортоемкости экономики. Данный критерий в качестве меры потребления транспортной продукции в

отрасли, регионе или в стране в целом предполагает измерение транспортной нагрузки на экономику в натуральной и стоимостной формах в конечной стоимости продукта. В натуральной форме транспортноёмкость экономики измеряется отношением объёмов грузооборота, пассажирооборота и приведенных тонно-километров к ВРП по региону или к ВВП по стране (табл.2.1).

Расчет транспортноёмкости ВРП в разрезе регионов страны пока не представляется возможным, т.к. ещё не отлажены на железных дорогах методы учета грузооборота и пассажирооборота в региональном уровне. На данном этапе реформ методологии по оценке влияния данного показателя на конкурентоспособность и экономический рост страны не отточены (напр., отсутствует методика оценки влияния качества автодорог на стоимость производимых или потребляемых товаров и услуг в регионах). На рис. 2.4 показаны тенденции изменения транспортноёмкости ВВП в Узбекистане за 2000-2019 годы.

Таблица 2.1

Расчет транспортноёмкости ВВП РУз за 2000 – 2019 годы

Годы	Объём работы транспорта			Объём ВВП млрд. дол. США	Транспортноёмкость ВВП*		
	пассажирооборот, млрд. пасс-км	грузооборот, млрд. ткм	приведенные ткм, млрд. ткм		пасс-км/ВВП	ткм/ВВП	прив.ткм/ВВП
2000	30,9	54,6	85,5	13,8	3,96	2,24	6,2
2001	31,8	55,6	87,4	11,4	4,88	2,79	7,67
2002	33,2	59,9	93,1	9,7	6,18	3,42	9,6
2003	36,3	63,1	99,4	10,1	6,25	3,59	9,84
2004	40,0	64,7	104,7	12	5,39	3,33	8,72
2005	46,2	68,9	115,1	14,3	4,82	3,23	8,05
2006	49,8	73,4	123,2	17,3	4,24	2,88	7,11
2007	56,9	78,8	135,7	22,3	3,53	2,55	6,08
2008	64,8	83,8	148,6	29,6	2,83	2,19	5,02
2009	70,3	77,8	148,1	33,7	2,31	2,09	4,4
2010	83,8	60,4	144,2	46,7	1,29	1,79	3,08
2011	92,4	62,6	155	56,5	1,11	1,64	2,75
2012	100,2	66,4	166,6	63,6	1,04	1,58	2,62
2013	106,9	65,8	172,7	69	0,95	1,55	2,5
2014	113,2	66,2	179,4	76,7	0,86	1,48	2,34
2015	120,1	65,8	185,9	81,6	0,81	1,47	2,28
2016	126,0	65,3	191,3	81,8	0,8	1,54	2,34
2017	130,0	66,9	196,9	59,2	1,13	2,2	3,33
2018	135,3	71,3	206,6	50,5	1,41	2,68	4,09
2019	140,9	72,9	213,8	57,9	1,26	2,43	3,69

* Рассчитана автором по данным Госкомстата РУз

В стоимостной форме расчеты транспортёмкости перевозок могут вестись потребителями услуг транспорта в зависимости от цели анализа и прогнозирования потребления этих услуг по уровням управления – отрасли-потребители (ведомства или компании), территории (регион, страна в целом). Госкомстат РУз на основе сложившихся в мировой практике ведения учета и отчетности по системе национальных счетов (СНС) выделяет в самостоятельную строку учет добавленной стоимости по строке «Транспорт, хранение, информация и связь». В 2019г. доля группы отраслей по «перевозке и хранению» в общей валовой добавленной стоимости по стране составила 6,1%, против 9,4% в 2010г. (в 2015 г. – 8,2%, 2016 г. – 7,6%, 2017 г. – 6,2%, 2018 г. – 6,5%), что свидетельствует о некоторой тенденции к снижению указанных затрат.

ткм грузов, пассажиро-км, приведенные ткм/ВВП в SUS

12

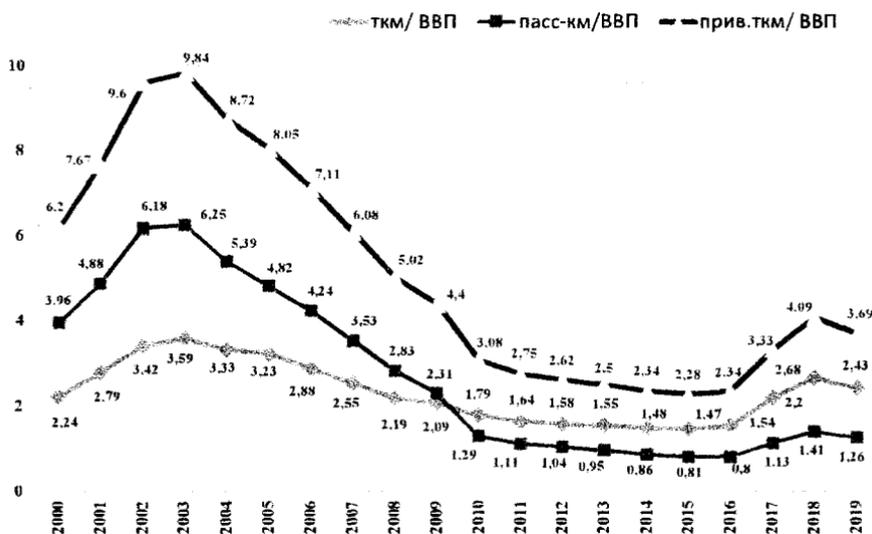


Рис. 2.4. Динамика транспортёмкости ВВП за 2000-2019 гг.

Для отраслевых министерств и ведомств задача снижения транспортных издержек особенно актуальна с точки зрения сокращения всей совокупности затрат на производство и доставку товаров к пункту их потребления, т. е. сокращение

затрат на доставку приводит к росту добавленной стоимости у грузополучателей. Здесь транспортёмкость продукции потребителя грузов выражается в виде отношения совокупных транспортных затрат к конечной совокупной стоимости его продукции. В упрощенном виде по каждому товару грузополучателя она выражается отношением стоимости доставки к конечной цене отгружаемой им продукции.

Представляет интерес исследования в регионах соотношений доли транспортных тарифов в цене экспортируемых и импортируемых товаров у конечных их потребителей. Результаты этих исследований особенно важны для решения задач оптимального размещения предприятий с учетом воздействия различных геоэкономических факторов производства, т. е. с точки зрения близости к источникам сырья (для материалоемких отраслей экономики), энергии (для энергоёмких) и труда (для трудоёмких отраслей).

3. Повышение уровня использования транспортно-транзитного потенциала. Система показателей по данному критерию характеризует рост провозной и пропускной способности транспортных линий, повышение производительности подвижного состава и летательных аппаратов, уровня полезного (груженого) пробега в общем пробеге подвижного состава.

Одновременно с этим влияние транспорта на конкурентоспособность и экономический рост страны целесообразно также оценивать по следующим показателям:

1. Стоимость перевозки пассажиров и грузов. Стоимость транспортировки пассажиров и грузов является общим показателем, который демонстрирует конкурентоспособность транспорта той или иной страны на внешних рынках транспортных услуг. На основании того, сколько необходимо платить за перевозку пассажиров и грузов, можно выяснить, напр., как международные перевозки пассажиров и грузов будут влиять на доходную часть бюджета.

2. Производительность труда на транспорте. Речь идет о производительности труда как по видам транспорта, так и по транспортной сфере в целом. Эти оценки позволяют оценивать эффективность работы транспорта в рамках всей национальной экономики, выявлять потери и доходы.

3. Вклад транспортной сферы в ВВП. В данном контексте следует оценивать величину добавленной стоимости, которую «наработал» транспорт в определенной стране.

4. Логистические издержки и оценка их с позиции доли в ВВП. Здесь целесообразно оценивать роль и место транспорта и складского хранения грузов на терминалах. Необходимо также отслеживать все логистические издержки на пути груза от отправителя до конечного потребителя. С пассажирскими перевозками оценки ставятся несколько иначе из-за существования прямых и косвенных программ поддержки населения.

5. Оценка влияния развития транспортной инфраструктуры на экономический рост в целом. Сегодня методология таких оценок не отточена во многих странах, напр., не оценивается непосредственное влияние качества автодорог на стоимость продукции.

6. Уровень использования транспортных мощностей характеризуют провозная и пропускная способности транспортных линий, показатели производительности подвижного состава, уровень полезного (груженого) пробега в общем его пробеге.

Транспорт, обеспечивая возможность товарообмена, и, по сути, способствует росту объемов продукции промышленного и сельскохозяйственного производства, снижению цен и повышению качества продукции, росту прибыли производителей и потребителей, увеличению национального богатства.

ГЛАВА 3. СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ УСТОЙЧИВОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

3.1. Структурные сдвиги в развитии транспортной системы, оценка влияния их на устойчивость функционирования экономики

Начавшиеся, особенно в последние годы, ускорение темпов роста экономики Узбекистана, вызванное дальнейшим расширением и углублением интеграции экономики в мировой рынок, и повышением экономической активности регионов положительно сказались на изменении динамики и структуры перевозок грузов и пассажиров. В результате осуществления в стране в последние 20 лет широкомасштабных и капиталоемких проектов по строительству новых железнодорожных линий Учкудук – Нукус, Ташгузар – Байсун – Кумкурган, Ангрэн – Пап, Бухара – Мискен, а также комплекса мероприятий по ускоренному социально-экономическому развитию ряда регионов (Ферганской долины, Республики Каракалпакстан, Сурхандарьинской и Хорезмской областей), ранее изолированных от центральной части прямыми путями сообщения, произошли серьезные изменения в масштабах и географии грузо-и пассажиропотоков.

Реализация в эти годы крупных инвестиционных решений по строительству постройке новых линий железных дорог, реабилитации и электрификации железных дорог Мароканд – Карши, Мароканд – Бухара, Карши – Термез, внедрению высокоскоростного движения на направлениях Ташкент – Самарканд, Ташкент – Карши, Ташкент – Бухара, в ближайшем будущем и на линии Бухара–Мискен, Ургенч–Хива, усилению с электрификацией железнодорожной кольцевой линии Коканд – Андижан – Наманган – Коканд, по модернизации автодорог, особенно на направлениях, являющихся составной частью МТК Ташкент – Ош, Ташкент – Самарканд – Бухара – Алат, Гузар – Бухара – Кунград, а также по обновлению самолето-моторного парка и модернизации практически всех аэропортов дали весомые результаты в транспортном обеспечении страны, улучшении качества жизни и ускорении социально-экономического развития всех без исключения регионов. Все это в совокупности сказалось на улучшении транспортной обеспеченности регионов и на

перераспределении грузо-и пассажиропотоков по видам транспорта и направлениям транспортных сообщений (см. прил. 1. табл. П 1.2 – П 1.8).

Объемы отправления грузов по железным дорогам в 2019г. увеличились по сравнению с 2010 г. на 23%, на трубопроводном транспорте – на 34%, а на автотранспорте прирост перевозок составил 80%. На воздушном транспорте за этот же период наблюдался значительный (более чем втрое) спад объемов грузовых перевозок (см. прил. 1. табл. П 1.3). В динамике объемов грузооборота наблюдается интенсивный рост их на автомобильном (78% к уровню 2010г.) и трубопроводном (43%) видах транспорта, а на воздушном – спад на 43% (рис.3.1). Медленный прирост грузооборота на железных дорогах (5,4%) связан с сокращением здесь средней дальности перевозки (табл. 3.1).

Пассажирооборот всех видов транспорта республики в 2019г. увеличился по сравнению с уровнем 2010г. на 84,2%. При этом выделяется существенный прирост объемов работы воздушного (89,6%) и автомобильного (85,9%) транспорта (см.прил.1 табл. П 1.2).

Таблица 3.1

Динамика изменения средней дальности перевозки груза по видам транспорта общего пользования за 2010 – 2019 годы, км

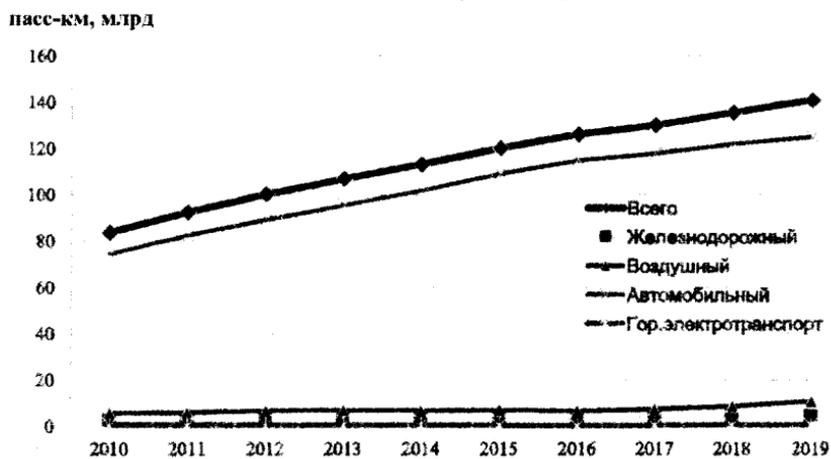
Вид транспорта	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Железнодорожный	392	341	339	337	335	335
Автомобильный	13,9	13	13,3	13,4	13,3	13,8
Трубопроводный	538	831	465	464	464	460
Воздушный	5862	5329	5077	4731	9462	12396

Транспортная подвижность населения (среднее число пасс-км в год) за эти годы выросла с 2,4 до 4,3 тыс. пасс-км на жителя. Для сравнения отметим, что в 2012г. она (в тыс.пасс-км на 1чел) составляла: в США – 12,7, в Германии – 8,2, Японии – 4,2, в России – 4,2.²⁸ Средняя дальность перевозок пассажиров в межрегиональных (МРС) железнодорожных сообщениях за последние 10 лет вследствие увеличения объемов перевозок по

²⁸Клинов В.Г. Мировая экономика: прогноз до 2050 г. / В.Г. Клинов // Вопросы экономики. – 2008. –№5. – С. 62-79.

новым направлениям скоростного движения пассажирских поездов имела тенденцию к росту, что сказалось и на увеличении объемов пассажирооборота (табл.3.2). Так, в МРС в 2019г. по отношению к 2010г. пассажирооборот на железных дорогах вырос на 62%.

А) Пассажирооборот



Б) Грузооборот

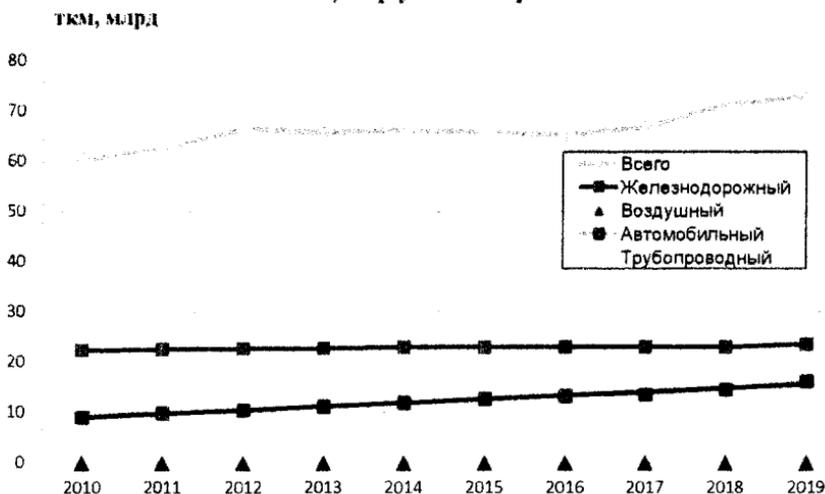


Рис.3.1. Динамика грузооборота и пассажирооборота по видам транспорта за 2010 – 2019 годы

В период 2010-2019 годов количество курсирующих поездов пригородных железнодорожных сообщений (в результате отмены чрезмерно убыточных на направлениях с наименьшей населенностью составов) уменьшилось более чем в 2 раза.

Таблица 3.2

Динамика изменения средней дальности перевозки пассажира на транспортных сообщениях за 2010 – 2019 годы, км

Вид сообщения	Вид транспорта	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Международное	Железнодорожный	1140	767	802	976	1086	1234
	Воздушный	3892	4010	4278	4265	4220	4100
Межрегиональное	Железнодорожный	660	688	660	642	629	626
	Автобусный	13	122	96	93	48	55
	Воздушный	640	616	632	598	610	616
Пригородное	Железнодорожный	77	78	80	86	84	81
	Автобусный	5	10	15,2	17,3	11	10
Внутригородское	Автобусный	6	7,7	8,2	7,8	8,8	10
	Трамвайный	3,6	3,7	3,7	6	6	6
	Троллейбусный	16	28	29	25	27	27
	Метрополитен	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3

Несмотря на это, объёмы перевозок в пригородных железнодорожных сообщениях за рассматриваемый период возросли на 62%, а на автотранспорте – на 42%. Во внутригородских сообщениях страны характерны тенденции устойчивого развития автобусных сообщений при резком сокращении трамвайного и троллейбусного движения в Ташкенте и организации вновь трамвайного движения в Самарканде и открытии троллейбусного сообщения на направлении Ургенч–Хива.

В транспортной системе страны в целом и отдельных ее подотраслях накопился и сохраняется **ряд нерешенных проблем:**

- В стране сохраняется **высокий уровень монополизации в сфере транспорта.** Это препятствует формированию полноценных конкурентных отношений, что крайне важно для эффектив-

ного функционирования транспортных компаний на рынке. Проводимые меры по демополизации сферы, вследствие их бессистемности и недостаточной результативности не способствуют формированию здесь полноценных интегрированных корпоративных структур, конкурентоспособных как на внешнем, так и на внутреннем рынках транспортных услуг. Более того, в последние годы меры по государственной поддержке отраслей транспорта сильно ослабли, а излишнее присутствие государства в деятельности предприятий транспорта существенно усилилось. Следовательно, реализация мер по углублению экономических реформ в рамках Стратегии-35 должна охватывать конкретные решения по усилению антимонопольной политики в сфере транспорта, основные направления которой должны, на наш взгляд, предусматривать осуществление обоснованных мер по демополизации в сфере, усилению роли и ответственности государства в создании современной транспортной инфраструктуры в регионах и формированию конкурентных отношений на рынке транспортных услуг.

Здесь ещё следует отметить «чрезмерное усердие» государства по отвлечению (нецелевое использование) средств транспортных компаний при крайне низком уровне выделений средств госбюджета на обновление парка транспортных средств, на развитие современных транзитных коридоров и логистических центров, на формирование и развитие научно-образовательной базы транспортного комплекса и решения других актуальных задач.

- Несмотря на создание в республике Министерства транспорта, все ещё отсутствует необходимая **координация и комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы**. Недостаточно используются высокоэффективные формы интеграции деятельности разных транспортных компаний (комбинированные, мультимодальные, интермодальные и другие прогрессивные модели), широко используемые в крупных и крупнейших в мире транспортных узлах развитых стран.

- **Технологический уровень транспортных систем** не обеспечивает в необходимой мере установленные технические регламенты и требования международных норм и стандартов по их безопасной эксплуатации. Существуют определенные различия по регионам в развитии транспортной сети. Состояние и темпы

развития автодорог, являющихся составной частью ряда межконтинентальных транзитных коридоров, не соответствуют установленным стандартам и темпам роста автомобилизации. В парке транспортных средств высока доля машин с просроченным сроком службы: грузовых автомобилей и автобусов (более 15 лет), грузовых и пассажирских вагонов (более 30 лет), тепловозов и электровозов (более 28 лет). Именно по причинам низкой плотности сети путей сообщения, а также из-за недостаточного (лишь 12% сети) развития двухпутных участков и отставания темпов обновления парка подвижного состава, низка мобильность и маневренность железных дорог, и, в итоге, слаба конкурентоспособность железнодорожной компании на внешнем рынке услуг транспорта, особенно в освоении массовых грузо-и пассажиропотоков с высокой добавленной стоимостью, вследствие чего доля их ВВП не превышает 1%.

- **Транспортоёмкость ВВП** (приведенные тонна-км, приходящиеся на ед. ВВП), хотя и сократилась за годы независимости более чем втрое (см. выше табл. 2.1), но она остаётся ещё высокой в сравнении с развитыми странами. Так, величина ее составила (в ткм/ВВП в \$US): в странах Северной Америки – 1,3, Западной Европы – 0,3, в Японии – 0,4, России – 5,3 [52].

- Действующая **нормативно-правовая база регулирования сферы** транспорта была разработана и принята еще на ранней стадии переходной экономики. К настоящему времени многие законодательные и подзаконные акты устарели и, по-существу, не соответствуют международным нормам и стандартам и не отвечают современным реалиям и требованиям новых перемен в транспортных отношениях общества и предприятий транспорта, новым тенденциям и направлениям углубления и глобализации интеграционных связей на **принципах логистики**.

Действующие в транспортных компаниях нормы и правила транспортного обслуживания населения и грузоклиентов по многим позициям качества и эффективности транспортных услуг не соответствуют современным вызовам общества, обусловленным интенсивным развитием туризма, усилением экологической и экономической активности регионов, прежде всего, частного предпринимательства, фермерского движения на селе. Уже сегодня значительное усиление социальной и предпринимательской

активности населения, особенно инновационной активности молодёжи, выдвигают новые более повышенные стандарты к качеству транспортного обслуживания населения и бизнес-структур регионов.

В настоящее время международная система учета и отчетности позволяет проводить в рамках системы национальных счетов каждой страны системный анализ логистических затрат, включая транспортные издержки, как по внешнеторговым операциям, так и по обороту на внутреннем рынке, что служит важным источником для изучения роли и места транспорта и транспортной логистики в обеспечении устойчивости экономики. В данном контексте следует оценивать величину добавленной стоимости, которую «наработал» транспорт в каждом конкретном регионе.

В составе платных услуг населению республики доля транспортных услуг в 2019 г. составила 28,1%, против 26,1% в 2013 г., т.е. за последние 5 лет наблюдается рост доли услуг транспорта в составе платных услуг, оказываемых населению. Аналогичная тенденция роста характерна и во внешнеэкономической деятельности, где доля транспортных услуг в экспорте в 2018 г. составила 12,1%, против 8,6% в 2013 г., а в импорте – 2%, против 0,5% в 2013 г.

• ***Повышение уровня использования транспортно-транзитного потенциала.*** Система показателей по данному критерию характеризует рост провозной и пропускной способности транспортных линий, повышение производительности подвижного состава и летательных аппаратов, уровня полезного (грузового) пробега в общем пробеге подвижного состава. В настоящее время методологии по оценке влияния данного показателя на конкурентоспособность и экономический рост страны не отточены, во многих странах, напр., не оценивается непосредственное влияние качества автодорог на стоимость производимых товаров и услуг.

Реализация Стратегии-35 предполагает повышение доли промышленности в ВВП до 37-40%, а перерабатывающей промышленности до 22-25%, что означает среднегодовые темпы роста промышленности на уровне 8-10%. Это обеспечит диверсифика-

цию структуры выпускаемых промышленных товаров, увеличение доли товаров с более высокой добавленной стоимостью. Обновленная экономика будет предъявлять повышенные требования к транспорту, что потребует коренной перестройки системы транспортировки грузов различными видами транспорта на принципах логистики. При сохранении текущих высоких темпов экономического роста (около 6% в год) на период до 2035 года, по нашим расчетам, объем грузоперевозок будет расти примерно на 4,3-4,5% ежегодно.

Согласно утверждению экспертов, при сценарии роста реального ВВП ежегодно в среднем на 8% для обеспечения необходимых объемов грузовых перевозок потребуется увеличение объема инвестиций в транспортный сектор экономики до 4,6% к ВВП в 2030 году, а ежегодный объем инвестиций должен увеличиться до 5,1 млрд. долл. в 2030 году [71].

Стоимость услуг по перевозке грузов как на внутренних линиях, так и международных перевозок (включая транзитные) остается сравнительно высокой. Поэтому одной из важнейших задач регулирующих органов является **выработка и инициирование механизмов, стимулирующих сокращение транспортных издержек** и, тем самым, добиться снижения доли их в цене товара у конечного потребителя, так как рост их напрямую воздействует на конкурентоспособность отечественных товаров в мировом рынке.

Особенно актуальна задача снижения стоимости автомобильных грузоперевозок, где рыночно-конкурентная среда ещё не сформирована в должной мере и по этой причине не срабатывают в достаточной степени те невидимые, но необходимые мощные механизмы регулирования рынка. В стране около 85% парка грузовых автомобилей находится в эксплуатации свыше 15 лет, расход топлива грузовых автомобилей на 100 км пути составляет 39-41 л (в странах ЕС – 32-34 л). Велики также расходы на техническое обслуживание транспорта и дорожная составляющая затрат. Кроме того, высоки ставки НДС, акцизов и таможенных платежей на импорт грузовых автомобилей, что сдерживает темпы обновления парка грузового автотранспорта. Так, по расчетам экспертов, стоимость автомобильной перевозки 20 т

груза (текстильная продукция) на расстояние до 500 км (в долл.США/1 км пути) в Узбекистане составляет 1,75 долл., в Казахстане –1,19 долл., в Киргизии – 1,35 долл., в Таджикистане – 1,11 долл., в Туркменистане – 0,71 долл. [66].

Для железнодорожного сектора также характерны высокие тарифы на грузоперевозки. Так, сравнительный анализ стоимости перевозки 60 т груза (текстильная продукция) на расстояние до 500 км показывает, что узбекские производители платят железнодорожникам 5,15 долл. В Казахстане этот показатель составляет 0,93 долл., в Киргизии – 2,65 долл., в Таджикистане – 6,83 долл., в Туркменистане – 2,65 долл. [66]. Рост тарифов во многом обусловлен методологией расчета тарифных плат АО «ЎТЙ», предусматривающей ежегодную индексацию тарифов по принципу «издержки + прибыль», где ориентиром служат затраты предыдущих лет.

При формировании нормальных конкурентных условий на рынке, как свидетельствует опыт развитых стран, снижение транспортных издержек служит в качестве важного механизма как для дополнительного привлечения клиентов, так и для расширения географии рынка, одновременно усиливаются стимулы для дальнейшего снижения разными путями транспортных издержек у операторов-перевозчиков (повышение уровня загрузки транспортных средств, сокращение их простоев и порожнего пробега и т.п.). Снижения издержек можно добиться и путем расширения контейнерных перевозок. Как показывает международная практика, стоимость перевозки 1 т груза в направлении международных портов в крупнотоннажных контейнерах в среднем на 10-12% дешевле, чем вагонная перевозка.

Наряду с этим, требуется совершенствование механизма привлечения частного (включая иностранного) капитала в формирование и развитие различных объектов транспортной инфраструктуры. Одновременно необходимо усовершенствовать порядок проведения тендеров АО «ЎТЙ», чтобы увеличить возможности для участия в них большего числа как отечественных, так и зарубежных транспортно-экспедиторских компаний.

3.2. Методика комплексной оценки конкурентоспособности услуг транспорта

Стратегической целью развития транспортной системы является **удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.**

Достижение этой стратегической цели должно быть обеспечено путем эффективного развития конкурентной среды в транспортной сфере, а также созданием оптимальных резервов в развитии транспортной инфраструктуры, достижения передового уровня развития техники и технологий, усиления внимания к социальным и экологическим факторам, повышения национальной, экономической и технологической безопасности в стране, зависящих от транспорта. При определении на макроуровне конкурентоспособности транспортно-логистических услуг акцент делается не только на макроэкономическую среду (налоговое бремя, внешнеторговые барьеры, межстрановые отношения, доступность кредитных ресурсов и др.), но и на отраслевые и межотраслевые факторы.

В классическом понимании, по мнению М.Портера,²⁹ **конкурентоспособность** определяет такое состояние экономики, при котором создается возможность полного использования имеющихся у нее потенциальных конкурентных преимуществ.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы **пять** основных составляющих:

1) **Высокопроизводительные безопасные транспортные средства и транспортная инфраструктура**, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные качественные транспортные услуги;

2) **Конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги, построенные на основе современных логистических систем;**

3) **Создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом;**

²⁹Porter M.E., The competitive Advantage of Nations – London: Macmillan, 1990.

4) Современные нормы и правила регулирования сферы транспорта;

5) Высококвалифицированный персонал в системе эксплуатации и ремонта транспортно-дорожного хозяйства и по управлению перевозками.

Для формирования высококачественных транспортных услуг необходимо, прежде всего, определить параметры и стандарты качества, обеспечить стимулирование их выполнения и создания высокоэффективных технологий, отвечающих стандартам качества, отработать элементы технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования, внедрить ряд пилотных высокоэффективных технологий в регионах. Одновременно требуется создать условия для развития как внутренней (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транзитными системами).

Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние и на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны. В данном исследовании представлена методика определения конкурентоспособности услуг грузового транспорта, разработанная автором.

Конкурентоспособность услуг грузового транспорта определяется по системе натуральных (А) и стоимостных (Б) показателей, отражающих основные требования потребителей к транспорту. Оценку **индекса конкурентоспособности услуг перевозчиков** рекомендуется определять отношением достигнутых результатов по улучшению конкурентных условий при доставке груза операторами-перевозчиками (Р) к стоимости перевозки (C_T) с учетом ущерба ($C_{дон}$) от неполного и некачественного транспортного обслуживания субъектов рынка (табл. 3.3).

Конкурентные отношения в сфере грузовых перевозок основываются на критериях оценки функционирования оператора-

перевозчика, характеризующих его деятельность как с количественной, так и с качественной стороны.

Система показателей оценки конкурентоспособности услуг грузового транспорта включает в себя натуральные и стоимостные показатели, в совокупности отражающие конкурентоспособность услуг оператора.

Таблица 3.3

Методика расчета индекса конкурентоспособности услуг оператора-перевозчика с использованием GАР-модели В.А.Зейтгамла

№ п/п	Показатель конкурентоспособности услуг	Формула расчета показателя	Балл конкурентоспособности	Характеристика ущерба от неполного и некачественного транспортного обслуживания
1	Доступность и полнота услуг, доля ед. (k ₁)	$k_1 = \Pi_{\Phi} / \Pi_{\text{потр}}$	P ₁	Ущерб от неполного транспортного обслуживания (C ₁)
2	Уровень информационного обслуживания клиентов, доля ед. (k ₂)	$k_2 = \sum_1^Z a_j^{\Phi} / \sum_1^Z a_j^{\text{н}}$	P ₂	Ущерб от полной или частичной неинформированности клиентов о свойствах услуг (C ₂)
3	Надежность и бесперебойность работы транспорта, доля ед. (k ₃)	$k_3 = (n_{\text{об}} - n_{\text{отк}}) / n_{\text{об}}$	P ₃	Ущерб от ненадежного транспортного обслуживания (C ₃)
4	Скорость доставки, доля ед. (k ₄)	$k_4 = T_m^{\Phi} / T_m^{\text{н}}$	P ₄	Ущерб от чрезмерной длительности срока доставки грузов (C ₄)
5	Сохранность грузов при доставке, доля ед. (k ₅)	$k_5 = 1 - P_{\text{ис}}$	P ₅	Ущерб от несохранности грузов (C ₅)
6	Безопасность перевозок, доля ед. (k ₆)	$k_6 = N_{\text{тб}}^{\Phi} / n_{\text{об}}$	P ₆	Ущерб от несоблюдения треб. безопасности движения (C ₆)
7	Экологичность перевозок, доля ед. (k ₇)	$k_7 = V_{\Phi} / V_{\text{н}}$	P ₇	Ущерб от ухудшения экологической обстановки (C ₇)
Итого баллов				
8	Совокупная стоимость перевозок (C _т) с учетом доп. затрат (C _{доп}), баллы (C)	$C = C_{\text{т}} + C_{\text{доп}}$	C	Совокупный ущерб от неполного и некачественного транспортного обслуживания $C_{\text{доп}} = C_1 + C_2 + C_3 + C_4 + C_5 + C_6 + C_7$
Индекс конкурентоспособности услуг (Y_k)		$Y_k = \sum_1^7 P / C$		

Условные обозначения, использованные в табл.:

$P_{\text{ф}}$, $P_{\text{погр}}$ – фактический и потребный уровень провозной способности транспорта;

$n_{\text{об}}$ – общее количество запланированных маршрутов движения грузовых составов за год, ед;

$N_{\text{тб}}^{\text{ф}}$ – количество рейсов с нарушениями требований безопасности движения за год, ед.;

$n_{\text{отк}}$ – общее количество отказов и отклонений от запланированного графика движения транспортных средств в год, ед;

$a_{\text{ф}}$, $a_{\text{н}}$ – соответственно фактический и нормативный уровень информационного обеспечения клиентов услугами транспорта;

$j = 1, \dots, z$. J и z – вид и количество разновидностей информации об услугах;

$P_{\text{нс}}$ – фактический уровень несохранности грузов при их доставке, доля ед.;

$V_{\text{ф}}$, $V_{\text{н}}$ – фактический и нормативный уровень выброса транспортом обработавших вредных веществ за год, т;

$T_{\text{мф}}$, $T_{\text{мн}}$ – соответственно фактический и нормативный уровень затрат времени на перевозку, включая время на подвоз груза к станции отправления, время простоя транспорта под накоплением маршрута и собственно на движение транспорта, включая простои его на промежуточных пунктах и на вывоз груза с конечной станции к месту назначения, час.

$C_{\text{ф}}$, $C_{\text{н}}$ – фактическая и нормативная величина стоимости перевозок, сум;

А. Натуральные показатели:

1. Доступность и полнота услуг характеризует степень удовлетворения спроса субъектов рынка в услугах транспорта, определяемая уровнем развития провозной способности транспорта для перевозки грузов и качеством организации его движения в соответствии с потребностями в них. Она отражает также степень обеспеченности регионов транспортной сетью, оснащенность транспортных магистралей с точки зрения их пропускной и провозной способности, степень внедрения прогрессивной технологии перевозок и других сторон технического уровня развития транспорта. Об уровне обеспеченности страны в целом или отдельного региона тем или иным видом транспорта можно судить изолированно по каждому виду транспорта в отдельности, но правильное рассматривать их комплексно, т. к. каждый вид транспорта дополняет другой в рамках единой транспортной системы страны. Доступность в приобретении услуг в перевозках в каждом регионе характеризуется, с одной стороны, наличием

транспортных средств и транспортной инфраструктуры и, с другой, – доступной стоимостью доставки грузов.

Обеспеченность регионов автомобильными дорогами и сетью железных дорог общего пользования по состоянию на начало 2020г. приведена в приложении 1 (табл. П 1.2).

2. Уровень информационного обслуживания клиентов.

Потребители в соответствии со ст. 4 Закона РУз «О защите прав потребителей» имеют право на свободный выбор и надлежащее качество товара (работы и услуги), безопасность услуги, на получение достоверной и полной информации об услуге и изготовителе ее, а также на возмещение в полном объеме материальных убытков, морального вреда, причиненных услугой с недостатками, опасными для жизни, здоровья и имущества, а также противо-

правными действиями (бездействием) изготовителя [2]. Операторы-перевозчики в соответствии с требованиями ст. 6 упомянутого Закона обязаны своевременно предоставлять потребителю услуг необходимую, достоверную и доступную информацию о реализуемых им услугах, которая в обязательном порядке должна содержать: обозначение нормативной документации, обязательным требованиям которой должна соответствовать услуга; перечень основных потребительских, в т. ч. специфических свойств; гарантийные обязательства перевозчика; наименование, форма собственности транспортной компании, номер регистрационного и лицензионного удостоверения.

3. Надежность и бесперебойность работы транспорта

показывает степень четкости в выполнении обязательств перевозчика в соответствии с договором о перевозке груза. Она характеризует уровень бесперебойной работы транспорта, выражаемого как отношение безотказного числа выполненных рейсов в маршруте к общему запланированному их количеству. Надежность перевозочного процесса зависит от множества факторов, к которым, прежде всего, относятся [14,77]: срок службы, степень износа и техническое состояние транспортных средств, состояние путей сообщений и дорог; ресурс работы транспортных средств; уровень организации и качество проведения сертификации услуг по ремонту и техническому обслуживанию транспортных средств и постоянных устройств; нара-

ботка на отказ работы транспортных средств; вероятность безотказной работы транспорта, уровень организации перевозок и состояние мониторинга за выполнением мер по обеспечению безопасности движения; уровень организации мониторинга за дисциплиной труда на всех звеньях перевозочного процесса; решение социальных вопросов на предприятиях транспорта и др.

4. Срок доставки характеризует затраты времени на доставку груза. Данный показатель является одним из наиболее распространенных в существующей практике критериев оценки транспортного обслуживания в виде затрат времени на передвижение груза «от двери грузоотправителя до двери грузополучателя». Принятый критерий прямо или косвенно включает в себя такие основные показатели, как плотность транспортной сети, скорость движения, простой подвижного состава под грузовыми операциями и под накоплением на станциях, перегрузка груза с одного вида транспорта на другой и т.д. Общие затраты времени на доставку груза включают в себя: время подвоза груза к станции отправления; время ожидания погрузки и погрузки груза в транспортное средство; время движения в пути; время перегрузки контейнера на другой вид транспорта; время вывоза груза от станции до конечного пункта назначения. Ускорению доставки грузов способствуют: совершенствование конструкции подвижного состава; качество проектирования и улучшение конфигурации расположения путей сообщений и дорог; внедрение прогрессивной технологии перевозок и организации движения; повышение квалификации и профессионального мастерства экипажа транспортных средств и работников диспетчерских служб по управлению и регулированию движения.

5. Сохранность груза при перевозке является неотъемлемой частью атрибута потребительских свойств услуг продукции транспорта. Нередко утрата, повреждение или порча груза при перевозке сводит на нет усилия транспортных компаний, направленных на повышение качества перевозок, даже при довольно высокой скорости движения транспорта. Действующими правилами перевозок грузов на соответствующих видах транспорта предусмотрены меры ответственности транспортных компаний за утрату, порчу и повреждение груза при перевозке.

Обеспечению сохранности грузов при доставке их по железным дорогам способствуют: укрепление материально-технической базы железнодорожных станций, оснащение грузовых дворов современным терминалом, складами для хранения грузов и контейнеров, весовыми приборами, погрузочно-разгрузочными машинами и механизмами и т.п.; повышение квалификации работников железных дорог; рост производительности труда; сокращение количества и упрощение операций по оформлению различных сборов в процессе хранения и доставки контейнеров.

6. Безопасность перевозок является одним из первостепенных требований к транспорту. Она выражает уровень предоставляемых перевозчиком гарантий сохранности груза и по обеспечению здоровья и жизни обслуживающих работников в процессе перевозки. Безопасность перевозок косвенно определяется статистическим методом – количеством транспортных происшествий за отчетный период к общему количеству запланированных рейсов на данный период. Состояние безопасности перевозок зависит от множества факторов. Основные из них: надежность функционирования транспортных средств; техническая готовность транспортных средств к выполнению конкретной перевозки (укомплектованность экипажем, спасательными средствами, необходимой нормативной документацией, маршрутными картами, инвентарем, приспособлениями и т.д.); профессиональная пригодность исполнителей транспортных услуг (стаж работы на занимаемой должности, уровень квалификации, периодичность повышения квалификации, число нарушений правил управления и должностных инструкций за определенный период).

7. Экологичность перевозок выражает уровень загрязнения окружающей среды в процессе работы транспорта. Она может быть установлена на основании отчетных данных по выбросу в атмосферу отработавших вредных веществ. Загрязнение окружающей среды происходит путем: выброса транспортом в атмосферу отработавших газов и других твердых бытовых отходов и веществ; слива воды в водоемы после мойки транспортных средств и их узлов, отработавших масел; превышения нормативного уровня шума от работы транспорта. Допустимые уровни шума установлены в соответствии с действующим законодательством (в дБА) для: легковых автомобилей – 70-80;

грузовых автомашин – 80-85; грузовых железнодорожных поездов – 85-90; от реактивных самолетов, работающих на местных авиалиниях – 90-95, на международных – 130-140. Улучшению экологичности перевозок способствуют: ускорение темпов обновления и модернизации парка транспортных средств, погрузочно-разгрузочных машин и механизмов; переоборудование транспорта для работы на других менее энергоемких видах топлива; расширение масштабов электрификации; реализация целенаправленных программ по экономии топлива и электроэнергии при перевозке и в процессе выполнения грузовых операций на станциях; повышение технического уровня производства и др.

Б. Стоимостные показатели:

Стоимость перевозок является одним из ключевых показателей, определяющих конкурентные позиции предприятий транспорта. Конкурентоспособность услуг транспорта находится в обратной пропорции от стоимости перевозок, т.е. чем выше затраты на перевозки у перевозчика при прочих равных условиях, тем ниже конкурентоспособность его услуг. Дешевизна перевозок является производным от искусства управления транспортной логистикой. Искусство менеджмента определяет оптимальные размеры издержек предприятия и уровни предлагаемого клиенту качества перевозок, соответствующий уровень тарифа на услуги транспорта. Все это предопределяет, в конечном счете, и умение привлекать к себе клиента. При небольшом объеме перевозок фактические затраты на доставку контейнера по железным дорогам в значительной мере превышает оплаченную часть стоимости перевозок. На частном автотранспорте такой разрыв между тарифной платой и фактической стоимостью перевозок практически отсутствует. Следовательно, при сравнении различных вариантов доставки грузов расчеты показателей конкурентоспособности услуг транспорта должны вестись по фактическим затратам на перевозки.

Характеристика ущерба от неполного и некачественного транспортного обслуживания. Экономический ущерб от неполного и некачественного обслуживания клиентов в каждом регионе образуется:

1. От неполного уровня транспортного обслуживания:

- из-за отказа клиентов от перевозки (отложенный спрос) вследствие отсутствия или недоступности транспорта;

- в виде дополнительных затрат грузоклиента из-за переплат от использования им более дорогого вида транспорта.

2. От неполной информированности грузоклиентов, вследствие полной или частичной неинформированности их о предоставленных ему законодательством прав и возможностей при приобретении им транспортных услуг.

3. От ненадежной работы транспорта – потеря доходов перевозчика вследствие отказа клиента от его услуг и дополнительных затрат в виде недогружа производственных мощностей транспорта, а также потеря клиента из-за использования им услуг другой транспортной компании.

4. От чрезмерной длительности сроков доставки грузов – потери доходов клиента в сфере материального производства из-за увеличения запасов товаро-материальных ценностей в пути, а также перевозчика – из-за снижения производительности подвижного состава.

5. От несохранности грузов при перевозке – потери перевозчика из-за возмещения полностью или частично утраченной стоимости груза.

6. От несоблюдения требований безопасности движения – затраты на возмещение материального и морального ущерба, нанесенного клиенту и перевозчику в результате транспортного происшествия и потери доходов перевозчика вследствие оттока клиентов другим транспортным компаниям, имеющим более высокие показатели обеспечения безопасности перевозок.

7. От загрязнения окружающей среды в процессе перевозки – ущерб от выброса транспортом складывается из отработавших вредных веществ в атмосферу (определяется по данным статистической отчетности) и от загрязнения стока воды в водоёмы после мойки транспортных средств и их деталей и узлов и при сливе масла и других жидкостей при ремонте и техническом обслуживании транспорта, а также из потерь из-за дискомфорта в результате превышения установленных норм шума от подвижных и стационарных источников и затрат на осуществление мер по шумоизоляции.

Соблюдение операторами перевозок в совокупности перечисленных выше основных требований потребителей услуг, в конечном счете, определяет выбор покупателя в пользу того или иного оператора-перевозчика. Для совокупной оценки всех рассмотренных выше частных показателей конкурентоспособности услуг того или иного перевозчика потребуется определение обобщенного показателя их конкурентоспособности. С этой целью проводится совокупный учет натуральных и стоимостных показателей конкурентоспособности услуг транспорта, что диктуется необходимостью более полного учета всех факторов, влияющих на конкурентоспособность услуг.

Ошибки в оценках ситуации на рынке перевозок могут обернуться большими потерями конкурентных позиций как клиента, так и перевозчика. В каждом регионе требуется создать необходимые условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транспортно-транзитными системами). Внутренняя конкуренция обеспечит повышения ритmicности и ускорения товародвижения, снижения транспортных издержек, улучшения инвестиционного климата, доступности транспортных услуг и в целом развития рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

В настоящем исследовании при оценке конкурентоспособности услуг транспортной компании натуральные показатели перевозок рекомендуется оценить по 10-ти балльной системе, а стоимостные показатели перевозок (Ст+Сдоп) – по 100-балльной системе. Результаты расчетов индекса конкурентоспособности услуг транспортных компаний при перевозке пассажиров и отдельных родов грузов по ряду маршрутам движения транспорта по различным направлениям сообщений в регионах приведены в работах [74 и 76].

3.3. Макроэкономические и интегративные аспекты формирования и развития транспортно-логистических систем

Макроэкономические пропорции постоянно изменяются под воздействием множества факторов. В современных условиях на

изменения пропорций в народном хозяйстве могут оказывать влияние следующие факторы:

- воздействие научно-технического прогресса на повышение технического уровня производства, на изменения соотношения между различными сферами и отраслями в экономике;

- опережающее развитие базовых (структуроопределяющих) отраслей народного хозяйства;

- увеличение доли непродуцированной сферы;

- ускоренное развитие обрабатывающих отраслей в национальной экономике по сравнению с добывающими;

- существенное влияние на межотраслевые пропорции могут оказать национальный или мировой экономические кризисы, экономические санкции и торговые войны между странами, непредвиденные обстоятельства, подобные пандемии Covid-19.

- расширение участия страны в международном разделении труда, рост транзита и объемов экспорта, увеличение внешне-торгового оборота страны;

Следовательно, макроэкономическое равновесие оказывает влияние на эффективность функционирования национальной экономики. Правительство страны должно изучать условия поддержания общего макроэкономического равновесия и использовать данные анализа для формирования эффективной экономической политики. Для обеспечения оптимального функционирования национальной экономики необходимо учитывать тенденции и динамику возможных изменений макроэкономических пропорций, которые представляют собой поэтапное изменение количественных соотношений между различными отраслями народного хозяйства.

Обеспечение макроэкономического равновесия национальной экономики является довольно крупной проблемой общественного производства, которая является весомой и для формирования важнейших направлений экономической политики, и для достижения сбалансированности и пропорциональности экономических процессов производства и потребления, спроса и предложения, совокупных затрат и результатов производства.

Элементы процесса транспортировки образуют единую транспортную систему, которая является одной из важнейших

подсистем макрологистических систем. Управление материальными потоками на региональном, национальном или международном уровне является одним из основных направлений макроэкономической политики любого государства. Даже в слаборазвитых странах, где речь не идет о создании макрологистических систем, государство решение вопросов экономического развития начинает с создания определенной модели макрологистической системы, основными составляющими которой являются транспорт, связь, объекты инфраструктуры продвижения материальных потоков. **Никакая экономика не может прогрессивно развиваться, если не создана эффективная функциональная модель транспортной системы.**

Транспорт является необходимым условием всякого производства, так как во всяком процессе производства более или менее существенную роль играет перемещение предметов труда и необходимых для этого средств производства и рабочей силы.

Устойчивое функционирование транспорта на всей территории страны является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения людей, товаров и услуг, развития конкуренции и свободы предпринимательства, улучшения условий и уровня жизни населения, обеспечения целостности и национальной безопасности, интеграции в мировое экономическое пространство.

Транспорт является не просто одним из элементов логистики, а основным средством, с помощью которого логистика, независимо от ее масштабов, прагматически выражается в существующей реальности. По своей природе появление в условиях рынка транспортно-логистических процессов характеризуется более или менее известной степенью неопределенности. Тем не менее грузоотправители непрерывно прибегают к услугам логистических компаний и транспортных структур при возникновении потребности в перемещении в пространстве конкретных видов и объемов товаро-материальных ресурсов. По этим соображениям с точки зрения управляемости макро- и макрологистических процессов можно предполагать, что эти конкретные перевозки должны так же планироваться, как и производство продукции.

Для Узбекистана, который отдален от международных морских путей территориями двух и более государств, затраты на транспортировку экспортных и импортных грузов становятся критически важным фактором конкурентоспособности. За годы независимости в стране были проведены крупномасштабные структурные и институциональные преобразования на транспорте. Поэтапно реализуются государственные программы по разгосударствлению и приватизации объектов транспорта, продолжается последовательный переход от прямого административного управления к государственному регулированию субъектов рынка. К настоящему времени в основном создана правовая база транспортно-логистической деятельности в условиях рынка. Республика Узбекистан является одним из участников международной интеграции и полноправным субъектом глобальных экономических процессов.

Активная политика развития транспортных коридоров расширила и диверсифицировала схемы международных транспортных маршрутов для экспорта и импорта товаров. Так, в 2019 г. внешнеторговый оборот страны по данным Госкомстата РУз составил \$41,8 млрд. и вырос по сравнению с 2010 г. в 1,9 раза, в том числе объем экспорта – \$17,5 млрд., рост составил 34%, импорта – \$24,3 млрд., увеличение в 2,6 раза.

Главным внешнеторговым партнером Узбекистана по-прежнему остается Китай, его доля в общем товарообороте составляет (2019г.) 18,1%. Среди основных внешнеторговых партнеров Узбекистана также Российская Федерация (15,7%), Казахстан (8%) и Южная Корея (6,5%) и Турция (6%). Что касается торговли со странами Евросоюза, то сегодня внешнеторговые грузоперевозки Узбекистана с этими государствами в основном осуществляются в направлениях портов Риги, Лиепая, Вентспилса (Латвия) транзитом через Казахстан и Россию.

В нынешних условиях в стране появляются новые элементы логистического обеспечения торговли и транспортных перевозок грузов. Принимаются меры по налаживанию механизма для эффективного использования информационных технологий, современных систем организации перевозок и формирования многоотраслевых комплексов транспортной инфраструктуры и ХАБов в регионах. Однако, темпы внедрения современных методов и тех-

нических средств логистики в практику организации и управления грузопотоками ещё недостаточны. Сейчас сформировался устойчивый спрос на расширение спектра услуг по организации перевозок по всей логистической цепи, т.е. «от двери до двери», охватывая наряду с транспортным процессом также операции по таможенной очистке, расфасовке, упаковке, хранению товаров и т.д.

В связи с этим, возникла необходимость в институциональном развитии всей логистической системы страны, повышении качества предоставляемых услуг в области *агрологистики, промышленной, сбытовой, закупочной, транспортной, складской, коммерческой, информационной, маркетинговой и других видов логистики.*

За 2010–2019 годы эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования увеличилась на 507,9 км и на начало 2020г. составила 4735,1 км. Общая протяженность сети автомобильных дорог республики составляет 184 тыс. км, из них 42 695 км являются автодорогами общего пользования с твердым покрытием. В апреле 2019г. парк Национального авиаперевозчика «Uzbekistan Airways» пополнился двумя новыми Boeing-787 Dreamliner, для которых уже подготовлена собственная сервисно-ремонтная база и ангары. В 2016г. состоялось открытие крупнейшего современного Международного Логистического Центра «Ташкент» общей площадью 184 тыс.кв.м³⁰. Все это демонстрирует последовательный рост и положительную динамику в развитии транспортно-логистической отрасли республики.

Одним из основных видов экспорта страны является плодоовощная продукция, ежегодное производство его составило в 2019г. 17 млн. т, из них более 4 млн. т экспортируется в США, страны Европейского Союза, Россию, Бразилию, Вьетнам, Индонезию, Македонию, Малайзию, Монголию, Саудовскую Аравию, Таиланд, Китай, Японию и другие страны. За последние 10 лет экспорт плодоовощной продукции увеличился в пять раз. Ввиду возрастающего спроса на экспорт плодоовощной продукции, страна испытывает дефицит транспортных мощностей, что является шансом для транспортно-логистических компаний закрепиться на рынке Узбекистана³¹.

³⁰Транспорт и логистика в Узбекистане. <http://iteca.uz/trans/rus/ForExhibitors/industry.php>

³¹Гулямов С.С., Шермухамедов А.Т. Развитие логистических центров в Узбекистане // Потенциал современной науки, № 1 (27). – 2017. – С. 73-78.

В целом в республике до конца 2020 г. намечено построить 17 центров логистики, специализирующихся на обработке, хранении и транспортировке плодоовощной продукции, большая часть из которых уже введена в строй.

Новый транспортно-логистический центр «Orient Logistics Center» строится на территории АО «Узтемирйулконтейнер». Для его возведения выделена территория общей площадью в 16 га под контейнерный терминал – 20 тыс. кв. м, закрытые складские помещения – 25 тыс. кв. м. В комплексе будет внедрена автоматизированная система управления складами. Кроме того, на территории запланированы здания сервисного центра, таможенного контроля и администрации.

Центр будет оказывать услуги по сортировке железнодорожных вагонов, погрузке и выгрузке грузов, их хранению, регистрации, а также маркировки. Новый логистический центр примет до 3 млн. т груза в год³². Сдача в эксплуатацию намечена на конец 2020 г.

В настоящее время на базе аэропорта г.Навои с 2009 г. функционирует современный интермодальный центр логистики, который является одним из самых крупных логистических центров по обслуживанию автомобильных и железнодорожных перевозок в Узбекистане. Он обслуживает в основном международные грузовые авиаперевозки (объединение и компоновка грузов). Мощности терминала могут перегружать до 22 контейнеров со складированием 60 контейнеров и обработкой до 1500 т грузов на складских площадях. Наряду с этим на территории СИЗ «Ангрен» действует Центр логистики «Ангрен», включающей города Ангрен и Ахангаран Ташкентской области.

Представитель Ассоциации МАП Таджикистана Л. Кислякова обратила внимание на то, что соглашение между Таджикистаном и Узбекистаном вообще отсутствует, а имеющиеся «безразрешительные» соглашения, подписанные между странами, не оговаривают вопросы перевозок в/из третьих стран. Они направлены на улучшение политического климата, а не на повышение эффективности перевозок. А наличие сразу

³² <https://m.uz.sputniknews.ru/economy/20190209/10766237/Latviya-postroit-v-Uzbekistane-transportno-logisticheskiv-tsentri.html>

странами, не оговаривают вопросы перевозок в/из третьих стран. Они направлены на улучшение политического климата, а не на повышение эффективности перевозок. А наличие сразу нескольких двусторонних соглашений существенно усложняет порядок соблюдения их нормативно-правовых требований³³.

Проблемы транзита и логистики внешней торговли носят комплексный характер, они всегда были и остаются сложными, решения их требуют, как правило, большей компетентности, больших затрат и огромных усилий. Так, напр., существует острая необходимость решения проблемы перестановки кузовов вагонов и контейнеров из-за разной ширины колеи 1520 и 1435 мм на трансграничных станциях, т.к. наличие разных стандартов железнодорожной колеи приводит к финансовым, временным и другим потерям при перевозках по международным транзитным коридорам. Одним из способов решения данной проблемы является установка оборудования для автоматического перевода осей тележек колесных пар вагонов на другую колею на стыковых станциях.

Для решения этих и подобных им проблем необходимо объединение усилий разных стран, как на межгосударственном уровне, так и в рамках каждой страны – государства и их частных предпринимателей.

При этом необходимо учесть и то, что развитие логистических услуг невозможно без обучения и повышения профессиональных знаний предпринимателей, а также и преподавателей учебных заведений.

В 2019г. в соответствии с постановлением Кабинета Министров от 12 апреля 2019 г. № 305 создан Центр изучения проблем развития транспорта и логистики при Минтрансе, основной задачей которого являются изучение проблем развития системы транспорта и логистики, использования транспортного потенциала республики, выработка предложений по устранению проблем в области транспорта.

С целью осуществления непрерывного образования специалистов транспорта и логистики рекомендуется создать **Научный центр транспортной логистики** в Ташкентском государственном транспортном университете.

³³ Абдуназарова Г. Реалии и перспективы развития транспорта и логистики. Газета НТВ / 2017 год / № 5 / Региональное сотрудничество.

ГЛАВА 4. ПРИОРИТЕТЫ И НАПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

4.1. Современные подходы к выбору приоритетов и направлений устойчивого функционирования и развития транспортной системы

Выполненные в настоящей диссертации исследования по анализу и оценке состояния транспорта, узких мест и системных рисков, накопившихся в этой сфере за последние 30 и более лет, а также теоретические обобщения отечественного и зарубежного опыта развитых стран в области реформирования транспортно-логистической инфраструктуры позволили сформулировать следующие **принципы и подходы** при выборе направлений развития транспортной инфраструктуры Узбекистана на предстоящие кратко- и долгосрочный периоды:

- транспорт в качестве базовой сферы национальной экономики играет важную роль в функционировании и развитии всех ее сфер и имеет стратегическое значение в преодолении территориальной разобщенности и обеспечении единства экономического пространства в стране;
- опережающее развитие и модернизация транспортной инфраструктуры являются необходимым условием и важным фактором социально-экономического развития страны и укрепления ее конкурентоспособности;
- основой функционирования и развития рынка транспортных услуг является конкуренция независимых негосударственных операторов;
- функционирование и развитие транспортной сферы обеспечиваются на основе оптимального сочетания государственного регулирования и рыночных принципов саморегулирования;
- повышение уровня безопасности на транспорте является общенациональным приоритетом при решении задач в области развития и функционирования транспортной системы;
- обеспечение постепенного и поэтапного перехода от ценового регулирования к рынку свободных цен (тарифов) в рыночном секторе сферы;

- проведение структурных реформ в сфере транспорта на основе совершенствования антимонопольного регулирования;
- государство несет ответственность за состояние безопасности функционирования транспорта, а также за гарантированное обеспечение свободы передвижения граждан и товародвижения в рамках единого экономического пространства в стране;
- транспорт является важным элементом поддержания высокого уровня обороноспособности и укрепления безопасности страны.

Региональные особенности и различия в уровнях экономического и социального развития предполагают дифференцированный подход к территориальному размещению опорной транспортной сети, формирование которой осуществляется исходя из особенностей (1) экстерриториальности ее размещения и (2) приоритетности обеспечения пропуски транзитного потока по кратчайшим путям с (3) обходом крупнейших транспортных узлов. Основой пространственной модели развития транспортной инфраструктуры страны являются национальные участки международных транспортных коридоров.

В дальнейшем с развитием и углублением рыночных отношений в стране участие государства на рынке транспортных услуг как оператора должно заменяться поэтапной приватизацией инфраструктуры с облечением владельцев ее определенными обязательствами перед государством. Определенные коммуникации и объекты инфраструктуры могут закрепляться в государственной собственности, что обусловливается, прежде всего, стратегической значимостью соответствующих объектов, обеспечивающих безопасное и экологически устойчивое функционирование транспортной системы. При этом пограничные переходы являются составной частью опорной транспортной сети. Объекты и коммуникации транспорта могут относиться к инфраструктуре всех форм собственности.

По мере углубления рыночных отношений в стране усиливается роль государства по демонаполизации прежде всего ранее считавшихся сугубо естественных монопольных секторов экономики – железных дорог и авиатранспорта. Порядок и условия предоставления пользователям услуг транспортной ин-

фраструктуры, а также общие требования к операторам инфраструктуры общего пользования устанавливаются действующим законодательством и контролируются государством.

В последнее время в Узбекистане начата работа по формированию частных и акционерных авиакомпаний и аэропортов. Оживилась в значительной мере работа и по формированию на железных дорогах международных логистических центров в Ташкенте, Чиназе, Термезе и ряде других регионов с негосударственной формой собственности.

В дальнейшем по мере развития рыночных реформ в стране крайне важно продумать возможные шаги по совершенствованию системы финансирования транспортной инфраструктуры. Глубина и масштабы преобразований ее должны охватить серьезные изменения методов и механизмов финансирования транспорта и на макроуровне – по улучшению инвестиционного климата, и на микроуровне – по повышению эффективности реализации инвестиционных проектов в отраслях транспорта в каждом регионе. Инициирование радикального улучшения всей системы финансирования развития транспортной инфраструктуры, на наш взгляд, должно проводиться в следующих **направлениях**³⁴:

- повышение доступности кредитных ресурсов для реализации инвестиционных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств госбюджета, а также государственных гарантий по займам;
- предоставление государственных гарантий инвестициям, привлекаемым для финансирования наиболее значимых транспортных проектов отечественными и иностранными инвесторами;
- учет особенностей транспортной инфраструктуры при установлении условий заимствования и землеотвода;
- расширение элементов платности пользования инфраструктурой для покрытия соответствующих эксплуатационных расходов;

³⁴Указы Президента Республики Узбекистан от 01.02.2019 г. № УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» и от 9.12.2019 г. «О мерах по глубокому реформированию системы дорожного хозяйства Республики Узбекистан» № УП-5890.

- содействие в организации современных корпоративных структур, консорциумов и других объединений инвесторов для финансирования капиталоемких проектов, в том числе с участием частного сектора, включая иностранных инвесторов.

В основу транспортной политики Узбекистана положен принцип разделения задач государственного регулирования данной сферы и выполнения хозяйственных функций частными предпринимателями. Для устойчивого функционирования транспортного сектора необходимы, прежде всего, совершенствование антимонопольного регулирования и поэтапный переход от ценового регулирования к рынку свободных цен в рыночном секторе рынка. Это особенно важно для железнодорожного транспорта, где утвердилось мнение о якобы абсолютно устойчивом естественно монопольном положении отрасли. Вместе с тем в мировой практике, напр., в США, известно, что почти все железные дороги являются частными, количество их более 540, лишь одна унитарная государственная компания «АМТРАК», оказывающая услуги дальнего пассажирского сообщения [81].

Президент Республики Узбекистан Ш. Мирзиёев в своём обращении Олий Мажлису указал: «В железнодорожной сфере нужно разграничить перевозку пассажиров и грузов, эксплуатацию и обслуживание, то есть выделить естественно-монопольную часть и отдельно развивать те направления, куда можно будет привлечь частный сектор».³⁵

Государственные унитарные предприятия, конкурирующие с частными операторами на рынке транспортных услуг, последовательно должны быть приватизированы. При этом государство сохраняет ответственность за безопасность транспортного процесса, состояние транспортной инфраструктуры и предоставление транспортных услуг в секторах, где еще рынок недостаточно развит. Оно исходит из принципа исключения излишнего вмешательства в управление перевозочной деятельностью, как в сфере транспортного предпринимательства, так и в отдельных вопросах регулирования сферы. Постепенное дерегулирование сферы транспорта считается одним из важных путей ее демонополизации.

³⁵Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису. 25.01.2020г.

Признавая всю инфраструктуру железных дорог сферой естественной монополии, необходимо признать и актуальность усиления конкурентных позиций железнодорожной компании, как на внутреннем, так и на внешнем рынках транспортных услуг. С этой целью в работе выдвинут тезис о необходимости проведения поэтапной реструктуризации железных дорог.

На первом этапе реформ необходимо осуществить разделение функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности. Участие государства в акционерных обществах оправданно только в отношении тех транспортных компаний, которые определяют устойчивость целых сегментов национального рынка транспортных услуг. На втором этапе должны быть отработаны управленческие аспекты деятельности железных дорог и взаимоотношений вновь образованных субъектов рынка с пользователями услуг и другими транспортными операторами. На третьем этапе может начаться решение задач разделения инфраструктуры железных дорог на ремонтный и эксплуатационный комплексы.

Наряду с этим необходима реструктуризация железных дорог с выделением в дальнейшем из сферы их деятельности объектов социально-бытового (напр., ТашиИИТ и отраслевые колледжи) и другого назначения (кроме специализированных), а также сократить нецелевое использование собственных средств компании для снижения непроизводственных издержек, тем самым, **повысить инвестиционную привлекательность отрасли, обеспечить гибкость тарифного регулирования и прозрачность деятельности железных дорог.** Низкая доходность от основной деятельности компании, в частности от транзитных перевозок, требуют модернизации и совершенствования управления железными дорогами. Однако вложения в инфраструктуру отрасли являются довольно крупными и с длительным сроком окупаемости, что делает их не привлекательными для инвесторов.

Основополагающими задачами по демонополизации сферы железных дорог, формированию здесь рыночно-конкурентной среды и привлечению частных инвестиций в данную сферу явля-

ется обеспечение гарантированного законодательством недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре независимых грузовых компаний-операторов и пользователей подвижного состава при соблюдении ими установленных требований к обеспечению безопасности движения, для чего требуется пересмотреть и принять в установленном порядке необходимую нормативно-правовую базу по регулированию перевозок.

Более тесная и устойчивая связь экономических субъектов страны с поставщиками ресурсов и с конечными потребителями их продукции способствует расширению и углублению региональной интеграции, снижает торговые издержки и увеличивает объемы сбыта, содействуя, тем самым, экономическому росту, социальной интеграции и развитию. В то же время отставание в развитии инфраструктуры вызывает рост транспортных затрат и увеличивают сроки поставки. Это, наряду с географической удаленностью, указывает на способность или неспособность страны участвовать в мировой экономике. Запланированные в стране инвестиции на развитие транспортной инфраструктуры укрепят транспортно-экономические связи ее с другими регионами мира. При этом с увеличением транзитных потоков в значительной мере возрастут требования к организации транспортной логистики.

Для того чтобы создать конкуренцию морским перевозкам, на железнодорожном транспорте необходимо снизить тарифы на сухопутные перевозки грузов по Великому Шелковому пути. В настоящее время морем из Китая в Западную Европу, по расчетам экспертов, перевозится около 12-14 млн. контейнеров в год, в то время как сухопутные перевозки в том же направлении составляют всего несколько сот тысяч контейнеров. Основная причина такого предпочтения – низкие тарифы морских перевозок. Одно судно может взять на борт несколько сот тысяч т груза, в то время как железнодорожный состав – около 2-3 тыс. т³⁶. При сухопутных перевозках имеются дополнительные расходы на железнодорожный путь и его обслуживание, прежде всего расходы на амортизацию пути

³⁶Бобрик П.П. Себестоимость перевозок по Великому шелковому пути. 2018. №8. С.72-75.

и искусственных сооружений, каковых нет при морских перевозках.

Реализация нового инфраструктурного проекта Китая «Один пояс – один путь» приведет к существенному ускорению товарооборота в мировой экономике, значительному удешевлению доставки товаров. Нарращивание экономического потенциала России, Китая, стран Центральной Азии обеспечит новую транспортную логистику мировой торговли. Шелковый путь нового времени будет пролегать по суше в Китае, а затем по территории республик Центральной Азии, Ирана и Турции выйдет в Европу, соединится с морским маршрутом Марко Поло в Венеции. Морская часть проекта берет начало в Фучжоу, затем проходит через Гуанчжоу и остров Хайнань, Малаккийский пролив, Индийский океан, пересекает Африканский Рог (Кения) и направляется в Красное и Средиземные моря [67]

Так, по расчетам экспертов, к 2050 г. грузопотоки по некоторым транспортным коридорам могут увеличиться втрое, что означает серьезную нагрузку на объекты инфраструктуры региона [67]. Время, необходимое для транспортировки грузов по новому «Шелковому пути», составит около 10-15 дней, тогда как их транспортировка по морскому маршруту занимает приблизительно 40-45 дней. В то же время рост транзитного потока влечет за собой такие отрицательные последствия как увеличение затрат на дорожно-ремонтные работы, заторы, загрязнение окружающей среды и снижение безопасности на дорогах.

4.2. Прогнозы альтернативных вариантов сценария развития транспортной системы на долгосрочную перспективу

Транспортная политика страны базируется на основе одобренных Правительством страны концептуальных положений и условий функционирования и возможных сценариев развития национальной экономики на долгосрочную перспективу.

Стратегической целью функционирования и развития транспортной системы страны является обеспечение посредством опережающего развития транспортной инфраструктуры ускоренного и стабильного развития национальной эко-

номики, роста ее конкурентоспособности, повышения благосостояния людей и качества жизни в каждом регионе.

Основные задачи развития транспортной системы, направленные на реализацию указанной стратегической цели, непосредственно связаны с долгосрочными социально-экономическими и геополитическими приоритетами государства:

✦ **создание в стране единой транспортной системы, ликвидация административных барьеров в процессе движения товаров и людей, устранение диспропорций в развитии транспортной системы, как условия формирования единого экономического пространства, ускорения доставки грузов и пассажиров, снижения транспортоемкости экономики;**

✦ **более полная реализация транзитного потенциала страны, повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков и развитие экспорта транспортных услуг на основе модернизации транспортной инфраструктуры, способствующее интеграции Узбекистана в мировую экономику и диверсификации внешней торговли;**

✦ **повышение надежности и доступности услуг массового общественного пассажирского транспорта, как одного из факторов обеспечения качества жизни и социальной стабильности, развития межрегиональных связей и национального рынка труда;**

✦ **разработка и реализация системных мер, направленных на ограничение экологических и других негативных последствий нарастающей автомобилизации, при максимально возможной реализации ее преимуществ и выгод;**

✦ **обеспечение развития транспортной системы в соответствии с новыми требованиями к ней как к элементу национальной безопасности в связи с изменением геополитической ситуации и позиционирования Узбекистана в мировом сообществе;**

✦ **построение транспортной политики, нацеленной на устойчивое и устойчивое развитие экономики и улучшение условий жизни с учетом возрастающих требований общества к экологии и сохранению природных ресурсов.**

В утвержденных Кабинетом Министров национальных целях и задачах в области устойчивого развития на страны в период до 2030 года в рамках Стратегии развития Республики Узбекистана на 2017-2021 годы ставятся, в частности, в Цели 11 «Обеспечение

открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов» поставлена Задача 11.2: «к 2030 году обеспечить доступ к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности, расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам социально уязвимых слоев населения»³⁷.

На основании представленных в §2.1 методических подходов к прогнозированию развития транспортной системы была построена многофакторная корреляционно-регрессионная модель. В работе с помощью программы Eviews, предназначенной для расчета регрессий и прогнозирования на персональных компьютерах, нами было исследовано влияние следующих основных факторов на грузовые перевозки: *численность населения республики, численность занятого населения, внутренний валовой продукт, ВВП на душу населения, ВВП по ППС, инвестиции в основной капитал, показатели промышленности, экспорта, импорта.*

Статистической базой явились информационные материалы Госкомстата РУз и Минэкономразвития и сокращения бедности РУз. Используются данные, выраженные в том числе в темпах роста, с 2000 по 2019 годы. В качестве эндогенных переменных приняты объемы грузовых перевозок и грузооборот.

Значительная часть известных методов предназначена для анализа стационарных процессов, статистические свойства которых не меняются с течением времени. В Eviews стационарность процессов проверяется с помощью Unit Root Test. Если распределение данных в выборке близко к закону о нормальном распределении, то можно оценить наличие линейной связи между переменными с помощью индикатора связи – коэффициента корреляции Пирсона. Малое значение коэффициента свидетельствует о слабой связи. Тесная связь имеет место при коэффициенте, близком к 1,0 и часто позволяет предположить наличие функциональной причинно-следственной связи [20].

³⁷ Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О мерах по реализации национальных целей и задач в области устойчивого развития на период до 2030 года» №841 от 20.10.2018 г.

Для стационарных временных рядов при построении регрессионного уравнения следует особо обратить внимание на полученные результаты и оценки, а именно:

- ожидаемые значения коэффициентов и их знаки, они не должны противоречить логике и экономической сущности взаимосвязи;

- стандартную ошибку регрессии в области значений данных;

- стандартные ошибки коэффициентов, при большом числе данных они равны среднеквадратичным отклонениям от ожидаемых значений;

- уровень значимости гипотезы о нулевых значениях коэффициентов и отсутствии связи между независимой переменной и функцией;

- коэффициент детерминации, показывающий, какую долю изменения переменной объясняет данное регрессионное уравнение;

- значение *F*-статистики Фишера, которая показывает, оправдано ли с точки зрения повышения точности использование модели или среднее значение характеризует ее лучше, чем построенная модель;

- значение статистики *Durbin-Watson*, характеризующее отсутствие/наличие автокорреляции остатков, для получения надежной регрессии.

Из всех вышеуказанных экзогенных факторов наибольшая зависимость выявлена между грузооборотом и ВВП на душу населения и инвестициями, выраженными в темпах роста к предыдущему году. Регрессионный анализ, проведенный на основе выборочных данных за период с 2000 г. по 2019г. (20 наблюдений), позволил построить следующую зависимость:

$$GRUZOOB=2,79GDP_CAP_TEMP+0,22INVEST_TEMP+24,6C \quad (3.1)$$

$$\begin{array}{cccc} t: & (4,94) & (4,21) & (2,98) & (2,32) \\ p: & (0,0002) & (0,0006) & (0,0083) & (0,0329) \end{array}$$

$$R^2 = 0,61; DW = 1,69; F_R^2 = 13,73; P_F = 0,0002.$$

В скобках приведены *t* – статистики для коэффициентов регрессии и вероятностей ошибки *p*. Коэффициент детерминации R^2 в уравнении (3.1) показывает, что поведение объема грузооборота на 61% объясняется значением ВВП на душу населения и инвестициями. При значении *F*-статистики для

коэффициента детерминации $F_R^2 = 13,73$ можно утверждать, что коэффициент детерминации значим при уровне значимости $\alpha = 1\%$.

При доверительной вероятности $p = 99\%$ и значении статистики Дарбина-Уотсона $DW = 1,69$ можно принять гипотезу об отсутствии автокорреляции остатков 1-го порядка. Значит, произведена правильная спецификация модели, и она может быть использована для прогнозирования.

В равенстве (3.1) показатели степени 2,79 для GDP_CAP_TEMP является коэффициентом эластичности объема грузооборота по отношению к ВВП на душу населения. Другими словами, при прочих равных условиях **повышение ВВП на душу населения на 1% приведет к повышению объема грузооборота на 2,79%**.

В работе использованы прогнозные данные Института прогнозирования и макроэкономических исследований по ВВП на душу населения и инвестициям в основной капитал, которые были приняты для построения прогноза грузооборота в республике. На основе полученных прогнозных значений экзогенных параметров сделан прогноз грузооборота (табл.4.1). На рис.4.1 представлена динамика развития грузооборота с 2000 по 2019 гг. и его прогнозное значение до 2030г. (рассчитано автором с помощью специализированного эконометрического пакета Eviews).

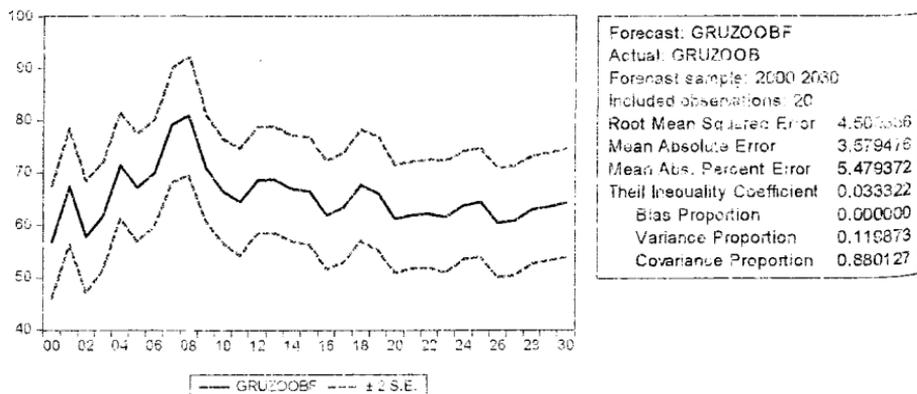


Рис. 4.1. Фактические и прогнозные значения грузооборота

Однако, данный метод прогнозирования не дал ожидаемых результатов при расчете прогнозов для разных видов транспорта

в отдельности и по сообщениям. Вероятно, здесь сказываются внутриотраслевые и межотраслевые факторы, которые трудно учесть статистикой, например, такие как, неравенство в доходах населения по регионам, сокрытие выручки водителями, которое приводит к искажению статистики по объему выполненных работ.

Ввиду того, что эконометрическая модель не может учитывать такие факторы, как негативное влияние пандемии COVID-19 на экономический рост в целом и на перевозки в частности, другие факторы, неподвластные расчетам, в работе привлекается **сценарный метод прогнозирования** как важного элемента стратегического планирования развития отрасли или отдельной компании. На основе обширного исследования состояния грузовых и пассажирских перевозок на предприятиях железнодорожной компании (АО «Oztemiryo'lyo'lyolovchi» и АО «O'ztemiryo'lkonteyner») выполненных при личном участии автора, разработаны стратегические планы указанных предприятий на период до 2020 года. Ниже рассмотрены основные вопросы развития транспортной системы Узбекистана на период до 2035 года в рамках реализации решений стратегических задач развития транспорта страны на период до 2035 года по двум вариантам: инерционному и умеренно-оптимистическому сценариям:

Инерционный сценарий развития сферы транспорта предполагает поэтапную реализацию в период до 2030г. комплекса реформ, включая:

- ♦ *реформирование естественных монополий в сфере транспорта;*
- ♦ *реформирование налоговой системы в сфере;*
- ♦ *административную реформу в сфере.*

В сочетании с предположением о неблагоприятном состоянии внешних факторов такая либерализация может привести в первые годы к ослаблению темпов экономического роста и обострению социальной ситуации. Однако это позволит освободить экономику от издержек реформирования в последующем, окончательно сформирует конкурентную среду. На этой основе в республике предполагается улучшить динамику и

качество экономического роста, осуществить переход от сырьевой к инновационной модели развития.

На первом этапе (до 2025г.) развитие экономики будет ориентировано на более эффективное использование имеющихся мощностей. Объем финансирования транспортного сектора не превысит 2,5 - 3% ВВП и будет обеспечивать:

- ♦ реконструкцию и строительство особо важных объектов транспортной инфраструктуры, в первую очередь – объектов, обеспечивающих безопасность функционирования транспортных систем, а также модернизацию и обновление парка транспортных средств;

- ♦ содержание и эксплуатацию находящихся в государственной собственности объектов, обеспечивающих безопасное функционирование транспортных систем;

- ♦ предоставление субсидий для осуществления социально-значимых перевозок.

При этом варианте сценария относительно больший вес по сравнению с последующим периодом будут иметь меры прямого государственного регулирования. Вводимые на данном этапе перспективные нормы, стандарты и регламенты транспортного обслуживания регионов призваны повысить степень предсказуемости и стабильности развития и устойчивости функционирования транспорта.

На втором этапе (2026-2030 годы) должно быть обеспечено ускоренное развитие транспортной системы, направленное на существенное повышение эффективности и качества транспортного обслуживания. Данный сценарий связан с сохранением лидирующей роли сырьевой ориентации в экономике и экспорте Узбекистана. В этом случае ожидается сохранение устойчивых среднегодовых темпов роста ВВП на уровне 4,5 - 5% при недостаточно быстром росте реальных доходов населения и инвестиций.

При данном неблагоприятном сценарии развития уже в ближайшем будущем могут возникнуть проблемы ограничения транспортной доступности и товародвижения в международных и внутренних перевозках. Транспорт может стать серьезным фактором ограничения экономического роста. Реализация данной модели развития будет означать консервацию технологической отсталости транспортной инфраструктуры на достаточно

продолжительный период времени, что может обострить проблемы и диспропорции в развитии транспортной системы, привести к угрозе резкой потери конкурентоспособности экономики и ослабления обороноспособности Узбекистана.

В целях предотвращения негативного воздействия указанных и других возможных рисков предусматривается интенсивное осуществление структурных реформ и активизация среднесрочных факторов, обеспечивающих переход экономики к устойчивому ее росту. Это позволит уже в ближайшем десятилетии перейти к инновационной модели экономического роста.

Вместе с тем недостаточная устойчивость и непоследовательность проводимых реформ, а также низкие показатели эффективности реализации проектов в сфере транспорта, из-за ограниченности масштабов инвестиций и несбалансированности этапов осуществления реконструктивных работ по данному сценарию, сказываются, в конечном счете, на снижении результативности работы транспорта.

Умеренно-оптимистический сценарий развития исходит из более благоприятного сочетания внешних и внутренних факторов. Он предполагает достижение среднегодовых темпов роста ВВП в ближайшей перспективе (2025г.) в размере 5,2–5,5% с последующим их повышением при интенсификации инвестиционной деятельности и быстром росте реальных доходов населения. Вариант основан на предположении об интенсивной реализации реформ, формировании обновленной узбекской модели реформ, обладающей долгосрочным потенциалом динамичного роста.

Реализация мобилизационного **«сценария расширенной диверсификации»** возможна на основе радикального улучшения инвестиционного климата в стране (объем инвестиций в основной капитал сектора транспорта к 2021г. должен вырасти в 3-3,5 раза, а в дальнейшем (к 2030г.) – до 6-7 раз). Данный сценарий характеризуется благоприятным развитием торгово-экономического сотрудничества с зарубежными партнерами, включая преобладание позитивных сдвигов в процессах интеграции и вступление страны в ВТО и ЕАЭС на благоприятных для нее условиях.

Динамика основных макроэкономических показателей по каждому из рассматриваемых вариантов сценария социально-экономического развития страны определяет структуру и параметры экономического роста и развития грузовых и пассажирских перевозок по видам транспорта на перспективу (табл.4.1 и рис.4.2).

В рамках умеренно-оптимистического сценария на первом этапе (до 2025г.) развитие транспорта будет ориентировано на реализацию «сценария расширенной диверсификации» сферы транспорта:

- разработка и реализация Генсхемы «Транспортные коммуникации Узбекистана: Приоритеты развития и модернизации на период до 2050 года» (далее Генсхема-2050). Рекомендуемая структура Генсхемы-2050 дана в прил.2);

Таблица 4.1

Перспективные прогнозы по сценариям развития страны

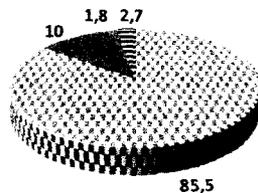
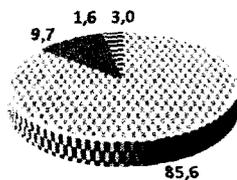
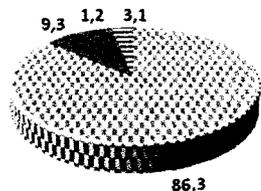
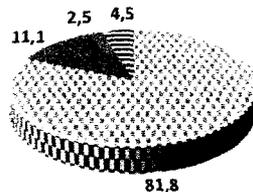
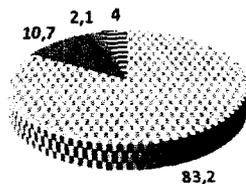
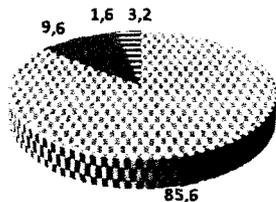
Показатели развития экономики	Ед. изм.	2019	Сценарные варианты развития					
			Инерционный			Умеренно-оптимистический		
			2025	2030	2035	2025	2030	2035
Ежегодный прирост ВВП	%	5,6	4,5	5	5	5	5,5	6
Доля в ВВП:	%							
- промышленности	%	30,0	29	30	30	32	37	40
- сельского, лесного и рыбного хоз-ва	%	28,1	28	28	29	26	22	20
- сферы услуг	%	35,5	34	34	35	35	35	36
в т.ч. сферы транспорта, хранения, связи и информ.	%	7	6,9	6,9	6,8	6,8	6,7	6,7
Прирост промышленной продукции	%	6,6	8,8	9,2	9,2	9	9,2	9,6
Прирост с/х продукции	%	2,5	3,6	4,0	4,5	4	5	5,5
Инвестиции в сферы тр-та и хранения (в ценах 2019г.)	трлн. сум	11,3	35,5	110,1	330,3	36,2	115,8	405,0
Занятые в сферах перевозок и хранения	тыс. чел	643	664	676	678	672	670	664
Объем перевозок пассажиров всеми видами тр-та	млн. чел	6109,4	6691	8140	9943	6667	9218	10998
в том числе:								
- ж.д. транспорт. (отпр.)		22,9	23	25	26,5	26,5	32	40,5
- воздушным		3,3	4	5	6,5	4,5	6	7,5
- автомобильным		5999,5	6290	76 00	9270	6200	8640	10200
- горэлектротранспортом	83,7	374	510	640	436	540	750	
Пассажирооборот всеми видами транспорта	млрд. пасс-км	140,9	153	182	224	158	179	220
в том числе:								
- авиатранспортом		11	14,3	17,7	22,4	15,2	19,2	24,5
- автотранспортом		124,9	132	155,8	191,5	35,2	149	180
- горэлектротранспортом	0,6	1,9	3	4	2,5	3,7	5,5	

Показатели развития экономики	Ед. изм.	2019	Сценарные варианты развития					
			Инерционный			Умеренно-оптимистический		
			2025	2030	2035	2025	2030	2035
- железными дорогами		4,4	4,8	5,5	6,1	5,1	7,1	10
из них: на линиях СД и ВСД		0,84	1,6	3,28	4,5	2,5	4,4	5,6
Транспортная подвижность в среднем 1 жителя	поезд-км	182	183	203	230	182	230	255
	касс-км	4196	4171	4539	5185	4308	4464	5093
Объем перевозок грузов		318,9	1392	1688	1984	1456	1732	2060
в том числе:	млн. т							
- автомобильным		1176,8	1222	1490	1760	1260	1512	1811
- воздушным		0,01	0,05	0,11	0,12	0,17	0,5	0,8
- трубопроводным		72	85,9	101,9	113,9	97,8	106,5	118,2
- ж.д. транспортом (отпр.)		70,1	84	96	110	98	113	136
Грузооборот, всего		72,9	85	103	120	94	111	134
в том числе:	млрд. ткм							
- автомобильного		16,2	16,5	21	25	17	20	23
- воздушного		0,1	0,5	1	1,1	1,6	4,7	8,5
- трубопроводного		33,1	40	49	56,9	43,4	50,3	55,5
- железных дорог		23,5	28	32	37	30	36	47
Транспортоемкость ВВП (в долл. США)	касс-км/ВВП	1,26	1,18	1,12	1,02	1,27	1,15	1,04
	ткм/ВВП	2,43	2,12	1,98	1,91	2,14	1,85	1,70

2025 г.

2030 г.

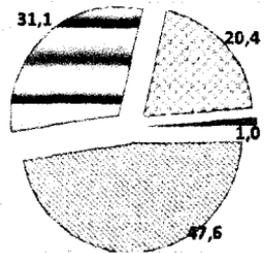
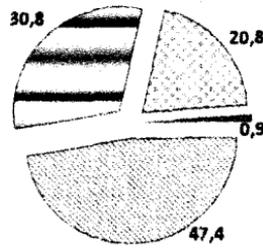
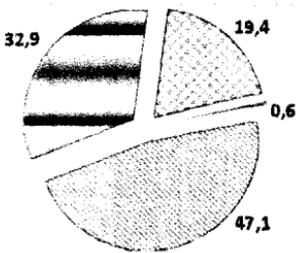
2035 г.

А) В пассажирообороте**Инерционный вариант****Умеренно-оптимистический вариант**

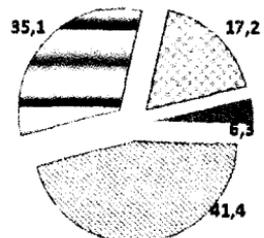
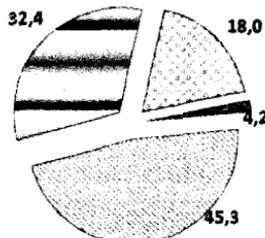
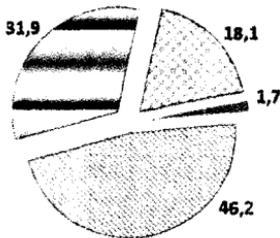
■ автомобильный ■ воздушный ■ воздушно-транспортный ■ железнодорожный

Б) В грузообороте

Инерционный вариант



Умеренно-оптимистический вариант



автомобильный воздушный трубопроводный железнодорожный

Рис. 4.2. Доля отдельных видов транспорта на рынке по вариантам прогноза

- расширение круга категорий объектов транспорта, не имеющих ограничения на нахождение в частной собственности;
- разработка и принятие законодательной базы системы государственных закупок транспортных услуг для общественных нужд;
- создание максимально благоприятных условий для привлечения негосударственного капитала к строительству и эксплуатации новых транспортных объектов;
- преодоление тенденций нарастающего износа основных фондов транспорта.

На втором этапе (до 2030 г.) реализуется ускоренная модель диверсификации сферы транспорта, которая предполагает радикальное улучшение инвестиционного климата и проведение соответствующих ей структурных преобразований транспортных систем:

- привлечение инвестиций в сферу транспорта ежегодно до 5 – 5,5 млрд. экв. дол. США (4 – 4,5% от ВВП);

- реализация мер и достижение целей и задач, поставленных в рамках Генсхемы-2050;

- реализация конструктивных мер по преодолению технической и технологической отсталости транспорта, позволяющих в необходимой мере достижение требуемого уровня конкурентоспособности и качества транспортного обслуживания населения и хозяйствующих субъектов регионов.

На третьем этапе (до 2035г.) при применении ещё более диверсифицированной модели социально-экономического развития страны возможно полнее реализовать стратегические приоритеты развития транспортной системы, сохранив оптимальный объем финансирования сферы на уровне до 3,5- 4% от ВВП. Выбор такой модели достижения основных целей и реализации транспортной стратегии Узбекистана является фактически безальтернативным.

4.3. Совершенствование институциональных механизмов регулирования транспортно-логистической системы

Динамичный рост экономики всегда приводит к росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортно-логистической инфраструктуры производительность и эффективность функционирования транспортного комплекса страны снижается.

В мировых рейтингах по логистике Узбекистан занимает далеко не лучшие места. Так в Отчёте Всемирного банка приводится рейтинг 160 стран по расчётному показателю «Logistics Performance Index (LPI)» о странах-лидерах в логистике, их компетенции в этой сфере и доступности логистики для бизнеса. Данный рейтинг основывается на шести критериях. Узбекистан занял в 2018 г. лишь 99-е место, получив наименьший балл из 6 рассматриваемых критериев по критерию «Эффективность и скорость работы таможи».

Поэтому особую актуальность для Узбекистана приобретает изучение опыта других государств, в первую очередь развитых стран, в регулировании и финансировании отраслей, обеспечивающих жизнедеятельность транспортной системы и логистики.

Опыт использования логистических систем развитых стран показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7-20%, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшается на 15-30%, общие логистические издержки на 12-35%, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20-40% и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50-200%³⁸.

В мировой практике прослеживается неуклонная тенденция совершенствования технологии грузовых перевозок, связанная с концентрацией транспортных потоков и ростом контейнерных перевозок по интермодальным транспортным коридорам, которые должны стать основой единой глобальной транспортной сети XXI века, создание и функционирование которой является одной из главных задач евроазиатской транспортной политики. В Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты по сравнению со странами Восточной Азии, формирование базовой системы транспортных коридоров уже в основном завершилось.

Для принятия и переработки грузов, следующих в интермодальном сообщении первостепенное значение, наряду с развитием транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством, имеет создание в крупных транспортных узлах вдоль трассы МТК мультимодальных транспортно-логистических центров (МТЛЦ), функционирующих на основе передовых логистических технологий и обеспечивающих интеграцию товароматериальных, информационных, сервисных и финансовых потоков.

Основополагающими элементами логистической инфраструктуры международных транспортных коридоров являются МТЛЦ, функционирующие на коммерческой корпоративной основе, обеспечивающие скоординированное взаимодействие всех видов транспорта и других участников транспортно-логистического процесса. В развитых странах формирование современных мультимодальных транспортно-логистических

³⁸Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. - М.: ИНФРА-М, 2001.

центров рассматриваются как стратегические точки роста экономики.

По оценке экспертов, в первой четверти XXI века в крупнейших транспортных узлах мира будет функционировать порядка 70 МТЛЦ международного уровня, которые будут связаны между собой интермодальными транспортными коридорами с подключением к ним региональных логистических систем, обеспечивающих через экспедиторов и перевозчиков выход к каждому грузоотправителю и грузополучателю. Такая схема организации доставки грузов обеспечит повышение эффективности транспортно-распределительного процесса более чем на 30-40 %³⁹.

В сфере транспорта сложился низкий уровень логистических, таможенных, экспедиторских и других услуг и как следствие его – неразвитость мультимодальных перевозок. Доля контейнерных перевозок значительно ниже, чем в развитых странах. Отчасти это обусловлено высокими транспортными тарифами, индексируемыми по формуле «затраты + прибыль». Тарифная политика не направлена на поддержку небольших и средних компаний – грузоотправителей и экспортеров грузов. В результате железные дороги региона остаются малопродуктивными. Так, в рамках двусторонних межправительственных соглашений о международных автомобильных перевозках определены различные правовые режимы для перевозок между парами отдельных стран. Они предусматривают проезд только через определенные КПП, ограничение маршрута доставки и свободы транзита (вследствие процедур выдачи транзитных разрешений, ограничения их количества и т.д.), квотирование перевозок (торговый барьер – требование ВТО), бюрократические процедуры согласования и выдачи разрешений (физическое присутствие и объем документации).

Что касается системы международных соглашений и конвенций в области транспорта, то здесь тормозом является различный уровень участия в них стран Центральной Азии. Большая часть соглашений и конвенций не действует, их нормы не

³⁹Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: Проблемы формирования и развития. – М.: ВМВТИ РАН. 2010. – 432 с.

применяются, поскольку не проработаны механизмы реализации положений этих международных актов.

Железнодорожные перевозки стран Центральной Азии осуществляют на основании Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Но и здесь есть ряд слабых моментов: редко используется сквозная транспортная накладная, недостаточно развиты услуги по схеме «От двери – до двери», к примеру, по маршруту Ляньюньган–Достык–Ташкент требуются 3 накладные, т.е. практически отсутствует интермодальное обслуживание. Не гармонизированы правила обслуживания и оформления, из-за чего наблюдаются большие простои транспортных потоков на трансграничных станциях. Не урегулированы до конца взаимоотношения между грузоотправителями и участниками рынка железнодорожных перевозок, а также вопросы технического обеспечения (маршрутные составы, платформы для перевозки контейнеров и т.д.).

Отличается от предъявляемых стандартов и требований существующая практика трансграничного таможенного контроля. Отсутствуют координация между таможенными службами стран и интегрированные информационные системы отслеживания грузов. Некоторые таможенные посты на международных пунктах пропуска оборудованы в недостаточной мере. Несвоевременно доводятся до участников рынка МАП изменения, происходящие в сфере таможенного регулирования, и т.д.

В Узбекистане и в соседних странах имеется большой потенциал взаимовыгодной торговли, а соответственно и международных перевозок. Во всех странах Центральноазиатского региона реализуются крупные инвестиционные проекты по строительству объектов промышленности, энергетики, транспорта и дорог с целью дальнейшего наращивания совокупной транзитной мощности региона. Участие в строительстве международных транзитных коридоров на направлениях Узбекистан – Киргизия – Китай, Мазари Шариф – Герат и далее в Иран, Пакистан и Индию позволит шире пользоваться транзитным потенциалом региона.

Объективные факторы, сдерживающие региональную торговлю (отсутствие доступа к международным морским коммуникациям, высокая доля транспортных затрат в цене товара,

ограниченность готовой товарной номенклатуры с высокой добавленной стоимостью), заставляют страны Центральной Азии уделять огромное внимание развитию транспорта, инфраструктуры и логистики. В регионе активно разворачиваются множество локальных СЭЗ и СИЭЗ. Они, несомненно, придадут существенный толчок региональному товарообороту, что повысит спрос на транспортные услуги. На транспортно-логистическое обеспечение региона должно повлиять и развитие на местах систем **логистического аутсорсинга**, позволяющих расширить и улучшить спектр услуг (складирование, перегрузка, выполнение нестандартных заказов любой сложности и т.д.). При этом ускоряется процесс интеграции компаний, вовлеченных в цепь поставки, что актуально с учетом нынешних реалий и возможностей роста внешнеторговых связей региона.

В своем выступлении на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН 23 сентября 2020 г. Президент Узбекистана Ш.Мирзиёев отметил, что перед всеми государствами Центральной Азии стоит важная стратегическая задача – обеспечить глубокую интеграцию нашего региона в глобальные экономические, транспортные и транзитные коридоры. В связи с этим он предлагает создать под эгидой ООН **Региональный центр развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности**⁴⁰.

Узбекистан к настоящему времени присоединился к 70 международным конвенциям и соглашениям по различным аспектам международных отношений, в том числе и в области транспорта. В настоящее время назрела необходимость активнее осуществлять практическую реализацию Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (разработка типовых схем таможенного контроля и т.д.). Требуется также завершить процедуру по введению международного сертификата взвешивания транспортных средств, предусмотренного Соглашением СНГ (Чолпон-Ата, 16.04.2004г.). Возрастает актуальность вопросов интеграции в международную систему страхования владельцев страхового полиса «Зеленая карта», унификации тарифов и согласования политики предоставления доступа к железнодорожной

⁴⁰Ш.Мирзиёев: Выступление на 75-й Сессии ГА ООН. 23 сентября 2020 года

инфраструктуре и подвижного состава во взаимное пользование, согласования единого транспортного документа. Таможенным службам региона рекомендуется применять выборочный контроль на основе управления рисками, внедрять новейшие формы и способы «предварительного информирования» и «зеленого коридора», реализовать системы «единое окно», принять единую процедуру таможенного транзита.

Существует острая необходимость решения проблемы перестановки кузовов вагонов и контейнеров из-за разной ширины колеи 1520 мм и 1435 мм на стыковых станциях на границе, т.к. наличие разных стандартов железнодорожной колеи приводит к финансовым, временным и другим потерям при перевозках по межконтинентальным транспортным коридорам. Одним из способов решения проблемы является установка заводского оборудования для переключения тележек на нужную колею на стыковых станциях, как это имеет место на испанских скоростных линиях⁴¹.

Проблемы транзита и логистики внешней торговли носят комплексный характер, для решения которых необходимо объединение усилий как государства с частным сектором, так и стран региона и их частных предпринимателей. Сегодня, развитие логистических услуг невозможно без обучения и повышения профессиональных знаний предпринимателей республики, а также преподавателей высших учебных заведений. В 2019 году при Министерстве транспорта страны создан Центр изучения проблем развития транспорта и логистики, основной из задач которого является изучение проблем развития системы транспорта и логистики, использования транспортного потенциала республики, выработку предложений по устранению проблем.

В работе в рамках Генсхемы-2050 рекомендуется реализовать в период до 2035 года важнейшие инвестиционные проекты в отраслях транспорта на период до 2035 года (прил.3).

Предлагаемая система научного обеспечения транспортного комплекса (прил.4) предусматривает реализацию Целевой комп-

⁴¹ <https://www.adrian.com/en/rolling-stock/technical-principles>.

лексной программы научных исследований «Программа НИР: **Транспорт-2035**» по пяти блокам задач:

(1) *стратегия развития рыночных отношений на транспорте;*

(2) *научно-техническая и инновационная политика в сфере транспорта;*

(3) *реструктуризация и институциональные механизмы регулирования рынка транспортных услуг;*

(4) *расширение и углубление интеграции Узбекистана в мировые транспортные коммуникации;*

(5) *социальная политика и управление человеческими ресурсами в сфере транспорта.*

В настоящей монографии сформулированы наиболее актуальные направления решений научно-технических проблем развития транспортно-логистической инфраструктуры в стране на долговременную перспективу:

1. *Разработка новых видов транспорта и технологий для грузовых и пассажирских перевозок с более улучшенными характеристиками по энергопотреблению и экологичности («Транспортная энергетика-2050»);*

2. *Разработка и реализация Генсхемы-2050 «Транспортные коммуникации Узбекистана: Приоритеты развития и модернизации (Генсхема-2050);*

3. *Автоматизированная система управления движением транспорта («АСУТРАНС-2030»);*

4. *Совершенствование информационного обеспечения системы управления перевозочным процессом («Информтранс-2050»);*

5. *Концепция организации скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах Республики Узбекистан и за ее пределами на перспективу («Скоростное движение СД-2050»);*

6. *Формирование и развитие прогрессивных логистических систем перевозок на основе контейнеризации схем товародвижения для привлечения основных контейнерных потоков внешней торговли, транзита и перевалки грузов («Интеграция-2050»);*

7. *Разработка и введение в действие комплекса национальных стандартов, устанавливающих требования к показателям экологической и технической безопасности объектов транспортного комплекса, не попадающих под действие международных технических регламентов («Сертификация на транспорте - 2030»;*

8. *Социальная политика и управление человеческими ресурсами в сфере транспорта («Человеческие ресурсы-2050»).*

В книге обозначены стратегические направления инновационных решений макрологистических проблем развития транспортно-логистической инфраструктуры в стране на долговременную перспективу. В целях формирования научной основы и нормативной базы проектирования и развития транспортного комплекса страны и осуществления контроля за реализацией программ научно-исследовательских и проектных разработок в области транспорта предлагается создать Научно-исследовательский институт транспорта – O'ztransITI (УзНИИтранс) и Научно-исследовательский и проектный институт транспорта АО "TransLITI" на базе АО "Boshtransloyiha" и ООО "Toshtemiryo'loyiha".

4.4. Приоритетные направления государственно-частного партнерства в сфере транспорта

В силу того, что транспорт является весьма капиталоемкой сферой, привлечь инвестиционный капитал для развития сферы, а тем более для строительства и модернизации новых направлений, представляется чрезвычайно трудным. В этой связи стоит обратить особое внимание на такой вид сотрудничества, как государственно-частное партнерство. Целью такого соглашения является создание объектов или предоставление услуг с большей эффективностью и меньшими затратами, чем, действуя независимо, могла бы сделать каждая из сторон соглашения.

Всемирный Банк придерживается следующего определения ГЧП: «Государственно-частное партнерство – это долгосрочный контракт между государственными и частными структурами на обеспечение государственных активов или услуг, при котором частный сектор берет на себя существенные риски, несет ответственность и получает вознаграждение, зависящее от эффек-

тивности и производительности»⁴². ГЧП отражает возрастающую тенденцию встречного движения государства и частного сектора в мировой экономике и успешно используется не только на транспорте, но и в энергетике, коммунальном хозяйстве, водоснабжении и других сферах.

Для применения форм ГЧП (концессий, схем «построил – используй – передай», долгосрочной аренды и других) эксперты рекомендуют:

- создание в транспортном секторе системы управления и организационно-экономической модели ГЧП и определение сегментов транспортной инфраструктуры, для развития которых целесообразно применение механизмов формирования и функционирования данной модели управления;
- обеспечение прав и ответственности участников процесса ГЧП в природоохранных и экологических аспектах реализации капиталоемких проектов;
- разработка нормативно-правовой базы, обеспечивающей четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определение приоритетных сфер применения ГЧП на транспорте[29].

Более вероятно заключение концессий, ориентированных на модернизацию и эксплуатацию действующих объектов транспортной инфраструктуры. Представляется эффективным привлечение к заключению концессий концессионеров, заинтересованных в повышении пропускной способности дорог и увеличении отправки своих грузов, т.е. крупных грузоотправителей-поставщиков угля, металла, металлической руды, строительных материалов, химических и минеральных удобрений, зерна и хлебопродуктов, плодоовощей и хлопковых грузов. Такая практика уже существовала в виде строительства дорог необщего пользования, однако до сих пор она была направлена на удовлетворение нужд самого предприятия. В таких случаях можно направить капиталовложения, выделяемых этим грузоотправителем, на увеличение пропускной способности и модернизацию участков дороги, по которым проходят его грузы.

⁴² What are Public Private Partnerships? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/overview/what-are-public-private-partnerships>.

Возврат инвестиций может быть достигнут за счет того, что концессионеру будут отдаваться предпочтения по железнодорожным тарифам на определенный период. Как грузоотправитель, который не сможет транспортировать свой груз в необходимых объемах без вложения собственных средств, так и национальная транспортная компания получают выгоду от реализации такого проекта, так как она получает инвестиции для обновления линии и дополнительный доход за счет перевозок большого объема грузов. Эта модель ГЧП должна быть особенно развита в предстоящий период, который призван модернизировать основную железнодорожную сеть.

Концессии являются наиболее распространенным типом договора ГЧП на транспорте во всем мире. Общей чертой концессий является наличие пользовательских платежей, которые определенным образом распределяются между сторонами договора. Объектами концессионных соглашений могут быть платные дороги, мосты и туннели (доходы от проекта формируются за счет тарифа), аэропорты (плата за взлетно-посадочные сборы и арендные платежи), речные порты (плата за перевалку и хранение товаров, портовые сборы, аренда) и т. д.

Необходимо инициировать заключения такого концессионного соглашения, которое стимулировало бы концессионера экономить затраты на реализацию проекта, качественно выполнять работы и затем эффективно организовывать эксплуатацию транспорта, что даст ему возможность быстрее вернуть вложенные инвестиции. Таким образом, для обеспечения устойчивого развития транспортной инфраструктуры наиболее перспективным направлением привлечения в сферу транспорта негосударственных средств является формирование высокоэффективной системы организации ГЧП, без которой невозможно полнее реализовать задачи транспортной стратегии и выйти на новый конкурентоспособный уровень развития экономики.

Все чаще предметом концессионного договора является так называемый проект жизненного цикла, когда частный партнер помимо того, что проектирует и строит объект, также и осуществляет его эксплуатацию в течение длительного периода времени. Такой подход позволяет оптимизировать затраты участни-

ков проекта и заинтересовать частную компанию в улучшении качества строительства. Однако у частных инвесторов зачастую возникает немало препятствий в осуществлении проектов.

Основные барьеры инвестирования в транспортные инфраструктуры: *государственные ограничения, несовершенство законодательства и надзора; несовершенство финансовых институтов, не способных обеспечить предоставление долгосрочных инвестиций; неразвитость страхового рынка, обеспечивающего защиту долгосрочных инвестиций; сравнительно большой срок окупаемости инвестиций в транспортные инфраструктуры; риск, вызванный низким уровнем спроса для покрытия издержек; неразвитость земельного законодательства; коррупционные процессы, которые снижают эффективность инвестиций, вызывают увеличение стоимости проектов и сложности их реализации.*

На концессионной основе представляется возможным проведение работ по усилению железнодорожных подъездов к транспортно-логистическим центрам, аэропортам. Подобный подход, как отмечают специалисты, способствует не только активному освоению месторождений, но и диверсификации рисков инвесторов, снижению инфраструктурной составляющей в их расходах по каждому отдельно взятому проекту и позволит получить положительный макроэкономический внегосударственный эффект для экономики регионов и страны в целом.

Важным моментом при выборе альтернативных вариантов ГЧП является оптимальное распределение рисков между сторонами. Основную часть технических, производственных и рыночных рисков, связанных с проектом, обычно несет частный партнер, а политические, правовые и макроэкономические риски принимает на себя государство. В результате применения ГЧП у государства появляются следующие возможности:

- *разделить затраты и риски с частным инвестором;*
- *привлечь частные инвестиции в области, которые до этого финансировались только со стороны государства;*
- *сосредоточить усилия на наиболее типичных административных функциях органов государственной власти, предоставив частному партнеру возможность работать непосредственно на производстве;*

- привлечь из частного сектора лучшие управленческие кадры, технику и технологии;

- повысить производительность, сократить сроки выполнения проектов и повысить качество сервиса непосредственных пользователей за счет рыночной ориентированности и опыта частного партнера.

Частный партнер, в свою очередь, получает следующие преимущества:

- возможность выхода в сектор общественных услуг, на которые существует устойчивый спрос;

- государственные гарантии минимальной доходности проекта, возврата вложенных средств, а также частичного или полного возврата вложенных средств при неудачной реализации проекта;

- разделение затрат и рисков с государственным органом [29];

- участие в проектах, которые сами по себе, без государственного партнерства, не были бы привлекательны для инвестиций;

Наиболее приемлемый вариант – привлечь частную компанию для решения определенных задач по строительству, модернизации, управлению и/или эксплуатации объекта. Общей чертой этого типа договора является отсутствие пользовательских платежей. Например, при строительстве обычной (бесплатной) автомобильной дороги на основе ГЧП государство выплачивает частной компании договорные суммы за строительство дороги, а на этапе эксплуатации – за ее содержание, обслуживание и капитальный ремонт. В то же время проезд по дороге – бесплатный.

Можно выделить следующие **характерные черты ГЧП** в сфере транспорта, не присущие другим видам отношений государства и частного бизнеса:

• длительные сроки действия соглашений (от 10-15 лет до 20 и более лет, в случае концессий – до 50 лет);

• проекты формируются под определенный объект (железная дорога, мосты, объект социальной инфраструктуры т.п.) с четким указанием срока его завершения;

• специфические формы финансирования проектов: за счет частных инвестиций, дополненных государственным финанси-

рованием, или же комбинированное инвестирование с несколькими участниками;

- обязательное наличие конкурентной среды, когда за каждый контракт происходит борьба между несколькими потенциальными участниками;

- специфические формы распределения ответственности между участниками партнерства: государство формирует цели проекта с позиций общества, определяет стоимостные и качественные параметры, осуществляет мониторинг реализации проектов, частный партнер берет на себя оперативную деятельность на разных стадиях проекта – разработка, финансирование, строительство, эксплуатация, управление, практическая реализация услуг потребителям;

- разделение рисков между участниками партнерского соглашения на базе соответствующих договоренностей сторон (контрагентов).

Заслуживает внимания опыт инвестирования крупнейшего в XX веке проекта по строительству евротоннеля под проливом Ла-Манш, длиной 50,5 км, которое целиком было осуществлено частными инвесторами: £206 млн. – частные институциональные инвесторы; £770 млн. – через публичное размещение акций; £45 млн. – консорциум Evrotunnel Group STG/F-M; до £5 млрд. – через синдицированный банковский кредит. Фактические затраты на строительство Евротоннеля составили £4,65 млрд. (вместо проектной стоимости £2,6 млрд.), из-за повышения требований к безопасности и экологичности тоннеля⁴³.

⁴³По проекту тоннель должен был соединять два города: Фолкстон с англ. стороны и Кале с франц. стороны. 20 января 1986г. проект был опубликован. 12 февраля оба правительства подписали договор по строительству тоннеля, ратифицировали его в 1987г. Проект был завершён за 7 лет. 6 мая 1994 года Евротоннель был торжественно открыт лидерами государств-участников – президентом Франции Франсуа Миттераном и королевой Великобритании Елизаветой II.

Поезда EurostarTGV едут по Франции и линии ChannelTunnelRailLink (на терр.англ.) крейсерская скорость достигает 300 км/ч, в тоннеле - 160 км/ч. Из Парижа в Лондон можно добраться за 2 ч 15 мин. На линии Евротоннеля действует четыре типа поездов: - *высоко-коскоростные пассажирские поезда* TGV Eurostar, действующие между Северным вокзалом (Париж) и железнодорожной станцией Сент-Панкрас (Лондон) и станцией Midi/Zuid (Брюссель) с остановками в Ашфорде, Кале, Лилле; - *пассажирские члночные поезда* EurotunnelShuttle, перевозящие легковые автомобили,

В Китае замедление в 2001-2010 годы темпов роста внешней торговли и ВВП в целом, обвал цен на рынке недвижимости и кризис перепроизводства во многих отраслях промышленности заставили руководство страны определить новые более сильные драйверы ее будущего экономического развития. Правительство КНР было вынуждено активизировать роль ГЧП и создать более благоприятные условия для привлечения «в излишне монополизированные государственные корпорации» зарубежного и национального частного капитала. Здесь было решено продавать железнодорожные финансовые облигации на сумму 250 млрд юаней через Фонд железнодорожного развития и ежегодно привлекать 200-300 млрд юаней частных инвестиций.

Сегодня Китай вступает в новую фазу развития, в которой основными источниками станут экспорт капитала, инновационное развитие и внутреннее потребление. Масштабные прямые зарубежные инвестиции и низкая себестоимость прокладки железнодорожной сети позволяют китайским компаниям выходить в рамках стратегии ОПОП на мировые рынки строительства железных дорог. Данная стратегия стимулирует развитие китайской внешней торговли, создаёт новые рабочие места и даёт мультипликативный эффект в сопряжённых отраслях промышленности. Инновационный прорыв в отраслях производства транспортных средств позволяет значительно нарастить объёмы продаж высокотехнологичного продукта с высокой добавленной стоимостью.

Согласно расчётам китайских экономистов на основе межотраслевых балансов, 1 млрд юаней, вложенный в развитие высокоскоростных железных дорог, создаёт более 20 тыс. новых рабочих мест в железнодорожной отрасли и в 2 раза больше рабочих мест в смежных отраслях. Инвестирование 700 млрд юаней в железнодорожное строительство может обеспечить спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента.

автобусы и фургоны между Сангаттом и Фолкстоном (при этом пассажиры остаются внутри своих машин);

- *грузовые поезда EurotunnelShuttle* с открытыми вагонами, в которых перевозят грузовики, при этом сами водители едут в отдельном вагоне; - *грузовые поезда* для перевозки различных грузов и контейнеров между континентальной Европой и Великобританией [Википедия/Евротоннель].

Многие годы в Китае при транспортировке грузов службы срочной доставки на 95% были задействованы авиационный и автомобильный виды транспорта, а на долю железных дорог приходилось лишь 5%. С быстрым развитием сети ВСД ситуация кардинально изменилась – ведущий оператор железных дорог КНР China Railway Group в 2014г. подписал соглашения о сотрудничестве с основными китайскими и зарубежными компаниями экспресс-доставки SF Express, China Post, UPS, Pony Express, DHL, TNT express. Проведённые в 2015г. расчёты себестоимости перевозки срочных грузов по ВСД Гуанчжоу (Гуандун) – Чанша (Хунань) доказали, что стоимость доставки срочных грузов на расстояние от 500 до 1 тыс. км высокоскоростными железными дорогами по сравнению с авиаперевозками может быть снижена на 40-50%. Ускоренное развитие в КНР всех видов транспорта привело к резкому повышению как внутренней, так и внешней деловой и туристической мобильности населения, поддержанию высоких темпов роста экономики.

Как показывает мировая практика, сегодня транспортная сфера является одним из самых перспективных сегментов, где может развернуться ГЧП. В мире немало примеров наиболее эффективного привлечения частного и акционерного капитала для инвестирования строительства объектов транспорта.

Развитие механизмов и инструментов привлечения внебюджетных средств, а также экономических и финансовых механизмов ГЧП в сферах транспортно-логистической инфраструктуры должно, по нашему мнению, включать в себя следующий **комплекс мероприятий** в рамках решений задач по реализации транспортной политики страны на перспективу:

- *развитие логистических центров в сферах грузового хозяйства железных дорог, автомобильного транспорта, скоростных автомобильных дорог, скоростных и высокоскоростных железных дорог по договорам с транспортными компаниями и грузовладельцами в формате «бери или плати» (take-or-pay), предусматривающих обеспечение гарантированных платежей и долгосрочных тарифных условий;*

- внедрение практики «локальных тарифов» с возможностью дифференциации по направлениям, видам грузов, условиям перевозок и другим особенностям;

- развитие практики использования инвестиционных соглашений, предусматривающих последующий выкуп государством, совместное инвестирование, софинансирование через совместную компанию.

Для достижения этих целей обосновывается необходимость разработки и принятия правительством страны следующих комплексных мер институционального характера:

- сформировать нормативно-правовую базу, стимулирующую создание инфраструктуры на основе ГЧП экологически безопасного сбора, хранения, удаления, обезвреживания, переработки и размещения отходов от деятельности транспортного комплекса, в частности на автотранспорте;

- разработать пакет предложений по условиям финансирования проектов строительства транспортной инфраструктуры на основе ГЧП;

- развитие экономических и финансовых механизмов ГЧП, расширение перечня доступных источников финансирования проектов.

Научно обоснованная оценка инвестиционного проекта, основанного на принципах ГЧП, является главным залогом развития механизма привлечения частных инвестиций для реализации крупных инфраструктурных проектов. Традиционно инвестиционные проекты в сфере проектного финансирования оцениваются методом дисконтирования денежных потоков. Данный метод оценки впервые начал применяться к финансовым активам, таким как облигации и акции. Однако при использовании его для оценки капитальных проектов возникают некоторые проблемы.

Ключевой проблемой здесь является оценка приведенной стоимости будущих денежных потоков проекта по ставке дисконтирования, которая отражает меру риска инвестирования собственного капитала в схожие активы, рассчитанная по методу ценообразования долгосрочных активов (Capital asset pricing model – CAPM) и определение доли заемных средств в общем объеме инвестиций. Данная ставка называется средневзвешенной

ставкой стоимости капитала (Weighted average cost of capital – WACC).

Применение данного метода для финансовых активов обосновано тем, что здесь есть возможность собрать и систематизировать данные временных рядов по тем переменным, которые оказывают максимальное влияние на степень риска инвестиций в схожие активы и прогноз будущих денежных потоков.

Главной особенностью данной методики оценки является то, что она проводится в один на конкретный момент прединвестиционного исследования проекта и не может в достаточно полной степени учитывать будущие отклонения по денежным потокам и самое главное – будущие варианты принятия решения по созданию, расширению или прекращению бизнеса. Часть отклонений денежных потоков можно спрогнозировать, применяя инструментальный анализ чувствительности при финансовом моделировании инвестиционного проекта, но этот прогноз уже не может быть переложен на события, которые могут возникнуть в неопределенном будущем и не закладывались в финансовую модель как предпосылки [83].

Первые подвижки по совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере государственного партнерства в Узбекистане уже предприняты. Так принято постановление Кабинета Министров «Об организации деятельности Агентства по развитию государственно-частного партнерства при Министерстве финансов Республики Узбекистан» от 13 января 2018 г., которое регламентирует деятельность Агентства в сфере развития ГЧП в приоритетных направлениях экономики и социальной сфере [12]. Закон РУз «О государственно-частном партнерстве» принят 10 мая 2019 г. [1].

Основными направлениями государственной политики в области ГЧП являются: (1) содействие в формировании, восстановлении, эксплуатации и поддержании существующей общественной инфраструктуры; (2) повышение качества ее эксплуатации и обслуживания.

Узбекистан предлагает иностранным инвесторам 15 проектов стоимостью 1,66 млрд.долл., реализуемых на условиях ГЧП, что следует из Постановления Президента Узбекистана Ш.Мирзиёева «О мерах по дальнейшему совершенствованию механизмов привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику республики» [10] и №ЗРУ-357 от 10 мая 2019 г.

В частности, правительство страны совместно с Международной финансовой корпорацией (МФК) осенью 2020г. планирует объявить тендер на модернизацию международного аэропорта в Ташкенте стоимостью 470 млн. долл. Кроме того, намечена реализация инвесторам следующих проектов ГЧП в сфере транспортной инфраструктуры:

- ✓ *Строительство платной автомобильной дороги Ташкент – Андижан;*
- ✓ *Строительство платной автомобильной дороги Ташкент – Самарканд;*
- ✓ *Модернизация региональных аэропортов.*

На основе изучения опыта развитых стран в области сотрудничества государства с частным бизнесом в данной книге предлагается несколько приоритетных направлений его партнерства с частным сектором в сфере транспорта:

❖ внедрение новейших систем автоматизации и телемеханики для организации и контроля движения на транспорте;

❖ внедрение разработки по преобразованию колесных пар системой переключения на стандартную колею;

❖ электрификация железнодорожных линий;

❖ обновление и реабилитация международных транзитных железнодорожных коридоров и участков автодорог для повышения качества и скорости сообщений;

❖ внедрение цифровых технологий, способствующих повышению эффективности функционирования различных транспортных систем;

❖ повышение пропускной способности за счет строительства объектов железных дорог (удлинение приемо-отправочных станционных путей, строительство вторых путей, двухпутных вставок и раздельных пунктов).

Расширение сферы применения ГЧП на транспорте бесспорно станет новым этапом в истории Узбекистана в решении поистине острых и насущных задач по опережающему развитию транспортно-логистической системы, что будучи мощным фактором роста конкурентоспособности и устойчивого развития экономики сулит громадный синергетический эффект всем слоям населения и субъектов рынка в регионах.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Транспорт относится к числу капиталоемких сфер экономики с незначительным удельным весом оборотного капитала, требующей более полной и равномерной загрузки транспортных средств и оптимальных методов и способов их эксплуатации, основанных на принципах логистики. В современных условиях усиливаются роль и значение транспорта в решении жизненно важных задач по перемещению людей и всевозможных интегративных проблем внешнего и внутреннего рынка и в качестве важного связующего элемента макрологистики между поставщиками и потребителями в процессе движения товара в сфере обращения.

2. Учет транспортного фактора необходим при размещении всякого производства. Специализация и кооперирования производства оправданны лишь тогда, когда эффект от увеличения размера предприятий в результате снижения себестоимости полностью покрывает возросшие издержки транспорта, вызванных ростом средней дальности перевозок товаров. В связи с этим при развитии транспортных сетей предусматриваются работы по сооружению новых, более коротких или разгружающих линий, по увеличению провозной способности кратчайших магистралей, а также размещение производительных сил вдоль, уже существующих хорошо оснащенных и развитых транспортных линий.

3. Обобщены теоретические суждения мировой науки о роли и значении транспортного фактора, обоснованы и выдвинуты главные **принципы и подходы** при выборе направлений устойчивого развития транспортной инфраструктуры Узбекистана на предстоящие кратко-и долгосрочный периоды.

4. Сформулированы важнейшие **принципы и приоритеты** в обеспечении устойчивости функционирования и развития транспортной системы:

- дерегулирование общественного транспорта, устранение государственной монополии на перевозки и привлечение к транспортному обслуживанию регионов частных фирм на основе ГЧП;

- формирование и развитие транспортно-логистических кластеров, ориентированных на эффективное и высококачественное обслуживание потребностей населения и хозяйствующих субъектов в перевозках на основе сбалансированного развития транспортного потенциала региона;

- усиление роли территориальных органов власти в управлении и финансировании общественного транспорта;

- разработка и внедрение системы непрерывного образования персонала в рамках решений социальных проблем на транспорте.

5. С развитием транспорта происходят позитивные изменения в той или иной мере макроэкономической ситуации в регионах. Рост числа поездок и пассажирооборота свидетельствует об увеличении спроса на пассажирские перевозки, а уменьшение поездок – о падении уровня и качества жизни в регионах. Грузооборот является индикатором динамического мониторинга развития производственной сферы и той части сферы услуг, где прирост выпуска товаров порождает рост перевозок, а уменьшение выпуска – падение спроса в транспортной отрасли. Перераспределение грузопассажиропотоков по видам транспорта и сообщениям достаточно тесно связано качеством регулирования экономики.

6. Улучшение дорожных условий и качества работы транспорта существенно улучшит ритмичность работы фирм-потребителей их услуг, повышение комфорта и рост скоростей движения сказывается на качестве транспортного обслуживания регионов. Развитие и модернизация транспортной инфраструктуры ведет к сокращению транспортных издержек в конечной цене товара, что приводит к оптимальному размещению производительных сил, эффективному использованию залежей природных ископаемых, расширению рынков сбыта товаров и предоставления услуг.

7. В управлении деятельностью предприятий транспорта чрезмерно излишне присутствие государства, а меры по государственной поддержке явно ослабли, особенно по обновлению парка транспортных средств, развитию современных транзитных коридоров, логистических центров, формированию и развитию научно-образовательной базы транспортного комплекса и решения других актуальных задач. Проводимые меры по монополизации сферы, вследствие их бессистемности и недостаточной

результативности, не способствуют формированию современных корпоративных структур, конкурентоспособных как на внешнем, так и на внутреннем рынках транспортных услуг.

8. Определены стратегические цели и задачи развития транспортной системы страны, непосредственно связанные с долгосрочными социально-экономическими и геополитическими приоритетами государства. Обозначены основные направления усиления роли государства в реализации транспортной политики, включая макроэкономических аспектов ее по антимонопольной, налоговой, инвестиционной и бюджетной политике, а также решений по интеграции Узбекистана в мировые транспортные коммуникации.

9. Сформулированы ключевые задачи транспортной стратегии государства: *определение оптимальных направлений инновационного развития сферы транспорта; разработка и реализация Генеральной схемы развития и модернизации транспортной инфраструктуры на период до 2050 года; формирование источников финансирования для дальнейшего комплексного и сбалансированного развития всех элементов транспортной инфраструктуры и создания условий для безопасной и эффективной эксплуатации каждого вида транспорта; выработка эффективных форм и механизмов осуществления ГЧП в сфере транспорта.*

10. Качество деятельности транспортного комплекса предлагается оценить по следующим показателям: *скорость доставки грузов; срочность, надёжность и ритмичность работы транспорта; экспорт транспортных услуг; рост транзитных перевозок; предоставление полного спектра необходимых высококачественных логистических услуг и другие.*

11. Для оценки влияния уровня развития транспортной логистики на экономический рост страны предложены следующие критерии: *максимум синергетического эффекта от деятельности транспорта при минимуме издержек на доставку грузов и пассажиров; снижение транспортоемкости экономики*, характеризующую величину транспортной нагрузки на нее в натуральной и стоимостной формах долю добавленной стоимости доставки грузов в ВВП; *снижение уровня транспортной составляющей в цене потребляемых товаров;*

повышение уровня использования транспортно-транзитного потенциала.

13. Разработана методика определения конкурентоспособности услуг транспорта, по которой рейтинг конкурентоспособности определяется по системе натуральных и стоимостных показателей, отражающих основные требования потребителей к транспорту. Индекс конкурентоспособности услуг определяется отношением достигнутых результатов по улучшению конкурентных условий при доставке груза перевозчиками к стоимости перевозки с учетом ущерба от неполного и некачественного транспортного обслуживания субъектов рынка.

14. Предложено решение комплексной задачи по разработке методологии стратегического планирования развития транспортной системы страны, обеспечивающей взаимосвязь макро- и микроуровней управления, интеграцию и координацию стратегий и программ со стратегиями социально-экономического развития регионов и ресурсообеспечивающих отраслей. Для выработки указанных решений рекомендуется шире использовать все имеющиеся в компаниях компоненты и инструменты стратегического планирования: *научное предвидение; научное прогнозирование; организационно-функциональное планирование; матрица стратегического плана; проектирование*. В рамках решений указанных задач отработаны принципы создания и функционирования информационной системы управления доставкой товара и пассажиров.

15. Рекомендуется полнее использовать заложенные в Стратегии-35 минимальные социальные нормы и стандарты, определяющие в совокупности требования общества к развитию транспорта с соблюдением экологических норм и стандартов, по расширению транзита и экспортных услуг с учетом выгод от геополитического положения страны, а также по обеспечению ценовой доступности транспортных услуг для населения.

16. При построении стратегических планов развития транспортных предприятий-поставщиков транспортных услуг и компаний-потребителей этих услуг рекомендуется выделить в самостоятельный блок «**транспортной логистики**», которая основывается на оптимальном сопряжении экономических интересов грузоотправителя, генерирующего материальные потоки,

грузополучателя и комплекса транспортно-технологических систем, объединяющего магистральный и производственный транспорт.

17. Для оценки тенденций изменения объемов отправления и прибытия грузов за прошлые годы и возможных изменений их в будущем, а также средством для косвенного регулирования развития страны рекомендовано шире использовать **транспортно-экономические балансы** по важнейшим родам грузов, основой которых являются территориальные материальные балансы. Разрабатываемые ТЭБ служат для хозяйствующих субъектов рынка в качестве макроэкономического ориентира при изучении динамики спроса и предложения на те или иные товары. Развитие внешнеторговых связей регионов может служить базой для расчета объемов экспортных, импортных и транзитных перевозок грузов.

18. Совершенствование правовой базы является предпосылкой эффективного воздействия **институциональных механизмов** на развитие транспортной системы. Нормативно-правовую базу регулирования сферы транспорта рекомендуется переработать с учетом новых тенденций и направлений углубления, расширения и глобализации интеграционных связей на принципах логистики, современных вызовов общества, обусловленных усилением экологической и экономической активности регионов, прежде всего, интенсивным развитием туризма, частного предпринимательства, фермерского движения на селе.

19. В целях формирования научной основы и нормативной базы проектирования и развития транспортного комплекса страны и осуществления контроля за реализацией программ научно-исследовательских и проектных разработок в области транспорта предлагается создать Научно-исследовательский институт транспорта – “O’ztrausITI” и Научно-исследовательский и проектный институт транспорта АО “TransLITI”.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

I. Нормативно-правовые документы Республики Узбекистан

1. Закон РУз «О государственно-частном партнерстве» №ЗРУ-357 от 10 мая 2019 г.

2. Закон Республики Узбекистан «О защите прав потребителей». 1996.

3. Указ Президента РУз №УП-4947 от 07.02.2017г. «О стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан».

4. Указ Президента Ш.Мирзиёева «О мерах по глубокому реформированию системы дорожного хозяйства Республики Узбекистан» 9.12.2019 г., № УП-5890

5. Указ Президента Республики Узбекистан от 21.09.2018 г. №УП-5544 «Об инновационной стратегии развития Республики Узбекистан на 2019 - 2021 годы»

6. Указ Президента Республики Узбекистан от 1.02.2019 г. № УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта».

7. Указ Президента Республики Узбекистан от 9.12.2019 г. № УП-5890 «О мерах по глубокому реформированию системы дорожного хозяйства Республики Узбекистан».

8. Указ Президента Республики Узбекистан от 27.11.2018 г. УП-5584 «О мерах по кардинальному совершенствованию гражданской авиации Республики Узбекистан».

9. Указ Президента Республики Узбекистан от 01.02.2019 г. УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта».

10. Постановление Президента РУз «О мерах по дальнейшему совершенствованию механизмов привлечения прямых иностранных инвестиций в экономику республики» от 29 апреля 2019г. №ПП-4300.

11. Постановление Президента Республики Узбекистан «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018-2022 годы» от 2.12.2017г. № ПП-3422.

12. Постановление Кабинета Министров «Об организации деятельности Агентства по развитию государственно-частного партнерства при Министерстве финансов Республики Узбекистан» №1009 от 13 января 2018 г.

13. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О мерах по реализации национальных целей и задач в области устойчивого развития на период до 2030 года» №841 от 20.10.2018 г.

14. Услуги. Обязательные требования. Основные положения. Государственный стандарт Республики Узбекистан.

II. Труды Президента Республики Узбекистан

15. Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису. 24.01.2020 г.

16. Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису. 23.12.2017 г.

17. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на 75-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. 20.01.2020г.

III. Книги, монографии, диссертации, авторефераты и статьи

18. Арифханов Ш. Центральная Азия: настоящее и будущее (геополитика, геоэкономика, безопасность). – Т.: Adabiyot uchqunlari, 2018. – 304 с.

19. Ахмедов Т.М. Регулирование территориальной организации производительных сил и комплексного развития регионов Узбекистана. – Т.: Фан, 1992. – 80 с.

20. Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка: Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 260 с.

21. Белая книга. Европейская транспортная политика, разработанная до 2010 года: Время делать выбор. Комиссия ЕС. – Брюссель, 2001.

22. Белецкий М.Н. Экономика пассажирских перевозок. – М.: Транспорт, 1974 – 272 с.

23. Бобрик П.П. Себестоимость перевозок по Великому шелковому пути. Экономические стратегии. 2018, №8. С.72-75.

24. Большая энциклопедия транспорта: в 8 т., т.4. Железнодорожный транспорт/гл. ред. Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – 1039 с.

25. Бубнова Г. В. Мезологистика как инструмент формирования международных производственных систем // Экономика железных дорог. 2015. № 4. С. 13–20.

26. Бугроменко В. Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры. <http://ooliderclimat.ru/sinergct.htm>

27. Винслав Ю.Б. Управление интегрированными структурами: Теоретические и методические аспекты. – М.: Изд-во «ЦентрЛитНефтеГаз», 2016. – 516 с.

28. Воронцова С. Дороги – гарант экономической стабильности. 2007. Доступно на: <http://www.protown.ru/information/-articles/3339.html>

29. Герамин В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики. https://studme.org/1500041523351/logistika/-upravlenie_transportnymi_sistemami_t_ransportnoe_obespechenie_logistiki.

30. Захарова А.А., Попова О.А., Степанова К.М. Проблемы разработки методологии и интеграции и координации стратегического управления системой пассажирских перевозок: постановка задачи// Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 2;

31. Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1990 – 304 с.

32. Ирисбекова М.Н. Маркетинг тамойиллари асосида транспорт хизматлари бозорини оптималлаштириш. Иқтисод фан. д-ри дис.: Тошкент, 2017.
33. Камалов А. С. Экономическая оценка качества эксплуатации автомобилей на международных маршрутах дис. ... канд. экон. наук. Ташкент, 2004.
34. Карриева Я. К. Ўзбекистонни жахон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари. дис. ... иқтисод фан. д-ри. Ташкент, 2004.
35. Киреев, А.П. Международная макроэкономика: Учебник. / А.П. Киреев. – М.: Междунар. отношения, 2014. – 592 с.
36. Клинов В.Г. Мировая экономика: прогноз до 2050 г. / В.Г. Клинов // Вопросы экономики. – 2008. – №5. – С. 62-79.
37. Кожевников Ю.Н. Экономическое обоснование механизма ценообразования в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте. Дис...д.э.н., М., 1999. - 252с.
38. Колбасникова М.А. Прогнозирование перевозок в проектах и программах развития транспорта. Дис. канд. экон. наук. М. 2015.
39. Кучевский Н. Тенденции развития рынка транспортных услуг. Белорусский журнал международного права и международных отношений 2003 — № 2.
40. Lakshmanan T., Andersen W. (2002) Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth.Center for Transportation Studies.Boston University.
41. Ланских В. В., Володькин П. П. (Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск). Система пассажирских транспортных перевозок в России и за рубежом. Электронное научное издание «Ученые заметки ТОГУ» 2013, Том 4, № 4, С. 1465 – 1473.
42. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А. Макроэкономическое значение транспорта: сущностный анализ // Экономика железных дорог. 2011а. № 1. С. 13–19.
43. Лапидус, Б.М., Мачерет Д.А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: Теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее / Б.М. Лапидус.– М.: КРАСАНД, 2014.–234 с.
44. Ломакин В.К. Мировая экономика: Учебник для вузов. — 2-е изд., перераб. и доп. - М.:ЮНИТИ-ДАНА, 2002. - 735 с.
45. Лопатин А.П. Моделирование перевозочного процесса на городском пассажирском транспорте. М.: Транспорт, 1991. – 144 с.
46. Лосева М.В., Никанорова Л.В. Анализ опыта реформирования городского пассажирского транспорта за рубежом и возможности его применения в России. Вестник Ангарского государственного технического университета. 2017. №11. С.166-170.
47. Маркс К.и Энгельс Ф. Соч.,т.24. М., Госполитиздат, 1961, с.170.
48. Мачерет Д. О чем свидетельствует столетняя динамика показате-

лей крупнейших железнодорожных систем. Экономическая политика. 2016. Т. 11. № 6. С. 138–169.

49. Мизес Л. фон. Социализм. Экономический и социологический анализ. М.: Catallaхu, 1994.

50. Мейлер Л.Е. Общй курс транспорта: Учебное пособие. – Калининград: БГАРФ, 2005. – 84 с.

51. Мерой Ю. М. Городской пассажирский транспорт в условиях государственного регулирования и действия рыночных механизмов (на примере Московского мегаполиса). Дисс. ... к.э. н. М.2009.

52. Национальная экономика: учебник и практикум для вузов / А. В. Сидорович [и др.] ; под редакцией А. В. Сидоровича. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2020. – 576 с.

53. Нудельман Р. Проблемы планирования воспроизводства основных фондов транспорта. Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта. М.: Наука, 1982.

54. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: учеб. пос / В.М. Беляев. – М.: МАДИ, 2014. – 204 с.

55. Отрасль общественного транспорта в России гибнет. <http://www.autotransinfo.ru>.

56. Отчет SACTRA (The Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment), 1999.

57. Панамарева О.Н. Государственно-частное партнерство как основной инструмент технического, технологического прорыва в развитии транспорта России и повышения ее конкурентоспособности. //Ж. Университета водных коммуникаций. Выпуск 1. С.180 – 193.

58. Правила перевозок грузов на железнодорожном транспорте Республики Узбекистан (проект). //yandex.uz/regulation.gov.uz/document 6047.

59. Персианов В.А., Федоров Л.С., Варнавский В.Г. Концессионный механизм управления на транспорте: Учебное пособие // М.: ГУ У, 2003.

60. Правдин Н.В., Негрей В.Я. Прогнозирование пассажирских потоков. М.: Транспорт, 1980. – 222 с.

61. Прогноз развития воздушного транспорта до 2010г. МОГА, 2000.

62. Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С. Международные транспортные коридоры: Проблемы формирования и развития. – М.: ВМНИТИ РАН. 2010. – 432 с.

63. Ромашкина О.П., Гарейшин Р.З. Рынок мировых пассажирских авиаперевозок в туризме: история, современные тенденции, перспективы развития. Вестник московского государственного лингвистического университета. 2014, №6(692). С.131-146.

64. Саматов Г.А. Пассажирский автотранспортный комплекс: проблемы организации и эффективности // Повышение эффективности автомобильно-дорожного комплекса. – М.: МАДИ, 1987. – с.43-53.

65. Саматов Г.А., Галимова Ф.Р. Транспортно-логистическое обеспечение сельского хозяйства. Ташкент, 2008. – 170 с.

66. Стратегия развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 года
Проект.//<https://regulation.gov.uz/uz/document/3867/>
67. Слипечук М.В., Рыскулов Д.М. Трансазийский геопроект транспортного конкурентного преимущества России на море и на суше. Экономические стратегии. №1, 2018. С.116-131.
68. Транспорт и связь в Узбекистане. Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике. Ташкент, 2019. – 156 с.
69. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г.
70. Транспортная стратегия Республики Казахстан на период до 2015 года. Утв. Президентом Республики Казахстан 11 апреля 2006 г.
71. Транспортный сектор и транзит в Узбекистане в контексте экономической трансформации в средне- и долгосрочной перспективе: проблемы и решения. Аналитическая записка. Центр экономических исследований. 2014.
72. Ульджабаев К. У. Концептуальные подходы и методологические принципы разработки транспортной стратегии страны. Илм-фан ва инновацион ривожланиш, 2018, № 2, с.24-43.
73. Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. Т.: Мехнат, 1999 – 303 с.
74. Ульджабаев К.У., Ярашова В.К. Стратегическое планирование развития железнодорожных пассажирских перевозок. Ташкент: «Extremum-Press», 2013. – 344 с.
75. Ульджабаев К.У., Ярашова В.К. Развитие скоростного движения на железных дорогах Узбекистана. Ташкент: «Extremum-Press», 2010. -136 с.
76. Ульджабаев К.У., Ярашова В.К. Долгосрочное планирование развития железнодорожных грузовых перевозок. – Т.: Extremum press, 2017. – 210 с.
77. Управление качеством: Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям экономики и управления (080100)/Под ред. С. Д. Ильенковой М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2007, 352 с.
78. Филина В.Н. Основные тренды развития мирового транспорта и место в них России. Проблемы прогнозирования. 2018, №3. С.85.
79. Хайек Ф.А.фон. Пагубная самонадеянность. Ошибки социализма. Пер.с англ.М.: «Новости» при участии изд-ва «Cattalaxy», 1992.304 с.
80. Хўжаев Б.А. Автомобилларда юк ва пассажирларни ташиш асослари: Олий ўқув юрғларнинг транспорт воситаларини ишлатиш ва таъмирлаш (автомобил транспорти) бакалавриат йўналиши талабалари учун дарслик. – қайта ишланган, тўлдирилган 3-нашри. – Т.: «Ўзбекистон», 2002. – 240 б.
81. Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. – М.: Наука, 2012. 192 с.

82. Хусаинов Ф. Как политика определила экономику железных дорог в США. <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/08/01/777075-politika-opredelila-ekonomiku>

83. Цанава Б.З. Методологические аспекты финансово-экономической оценки проектов государственно-частного партнерства. Сборник тезисов докладов конференции «Государственно-частное партнерство в сфере транспорта: модели и опыт – 2018». 1 июня 2018 года Санкт-Петербург.

84. Чепель С.В. Тенденции и перспективы достижения устойчивого экономического роста/ Экономическое обозрение, №1 (11), 2000.

85. Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская экономическая интеграция, №3 (12), август 2011 г.

86. Эйхлер Л.В., Зоткина М.В. Организационно-экономические аспекты модернизации системы управления грузовым автотранспортным комплексом. Режим доступа: be5.biz/ekonomika1/r2012/2004.htm (Дата обращения 17.02.2017г.).

87. Эйхлер Л.В. Теоретическое осмысление интеграционных процессов на транспорте // Экономика, 19.09.2012 г. Режим доступа: <http://journals.tsu.ru/> (Дата обращения 05.02.2017г.).

88. Эрроу К. Д. Коллективный выбор и индивидуальные ценности. М.: ИДГУВШЭ, 2004.

89. Ясин Е. Сегодня российской экономики в контексте прошлого и будущего. Режим доступа: liberal.ru.

90. Ярашова В.К. Институциональные механизмы регулирования пассажирских перевозок в Узбекистане. Дисс. К.э.н. 2005, Ташкент.

91. Ярашова В.К. О комплексной стратегии развития транспортной отрасли (на примере Узбекистана). Менеджмент и бизнес-администрирование. М., 2009. №3.

92. Ярашова В.К. Транспортная политика Узбекистана в современных условиях. Фундаментальные и прикладные проблемы науки. Том 5. Материалы VII Международного симпозиума. М., 2012.

93. Ярашова В.К. Развитие пассажирского транспорта как фактор повышения благосостояния населения. Материалы междунауч. прак. конф. на тему «Пути и меры дальнейшей диверсификации экономики Узбекистана и укрепления ее конкурентоспособности». Т., 2012.

94. Ярашова В.К. Анализ конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта. Двадцать шестые международные Плехановские чтения. Тезисы докладов. М., 2013.

95. Ярашова В.К. О принципах и приоритетах стратегического планирования развития пассажирского транспорта (на примере Узбекистана). Менеджмент и бизнес-администрирование. М., 2014. №1. (В соавторстве).

96. Ярашова В.К. Пути повышения конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта. Формирование конкурентной среды в Узбекистане: теория и практика. Сборник научных статей и материалов Респ. науч.-практ. Конф. Т., 2015.

97. Yarashova V.K. Basic assumptions and priorities for transport support tourism development. Сфера обслуживания населения Узбекистана и туризм: состояние, проблемы и перспективы развития. Межд. науч.-практ. конф. ПГЭУ, 2016.

98. Ярашова В.К. Логистика железнодорожных пассажирских перевозок. Транспорт логистикаси, мультимодал ташишилар: муаммо ва ечимлар. Илмий-техник анжуман материаллари туплами. 2016 й. 18-19 май.

99. General characteristic of the passenger transport services market in the country. Вестник Туринского политехнического университета в г.Ташкенте. Науч.-техн. Журн. 2016, №6.

100. Ярашова В.К. Основные предпосылки и факторы развития скоростного движения (на примере Узбекистана). VI International Scientific Conference "European Research". Сб.статей победителей VI Науч.-практ. конф., 7 ноября 2016 г. в г.Пенза.

101. Ярашова В.К. Логистика пассажирских перевозок в мегаполисах. Транспортная логистика, мультимодальные перевозки. Сб. матер. Респ. науч.-техн. конф. 2017 г. 17-18 мая. С. 4-6

102. Ярашова В. К. Совершенствование системы повышения квалификации на предприятиях пассажирского транспорта. «Ўзбекистон темир йўл транспорт гизимида баркамол шахс ва малакали кадрлар тайёрлаш ва қайта тайёрлаш стратегияси». Сб. матер. Респ. науч.-практ. конф. 30 мая 2018 г. С. 165-167

103. Ярашова В.К. Современные подходы к формированию логистической стратегии компаний./ Ж. Экономическое обозрение. 2018, №7, с.84-87

104. Ярашова В.К. Обеспечение комфортабельности поездок на пассажирском транспорте. Вестник Туринского политехнического университета в г.Ташкенте. Научно-технический журнал. 2018, №3, с. 77-79.

105. Methodical approaches to the development of strategic planning for the development of the transport system of Uzbekistan. SCIENCE, RESEARCH, DEVELOPMENT №14. MONOGRAFIA POKONFERENCYJNA. London 27.02.2019 - 28.02.2019. С.31-33.

106. Ярашова В.К. Особенности развития транспортной системы Узбекистана в условиях глобализации и модернизации экономики. "Харакатлар стратегияси – иктисодий ислохотларни ҳуқуқий таъмилаш омили". Сб. матер. Респ. науч.-практ. конф. Высший военный таможенный институт, 28 марта 2019 г. С.201-204.

107. Ярашова В.К. Развитие транспортно-логистической системы Республики Узбекистан. X Международная научно-практическая конференция “Регионы России: стратегии и механизмы модернизации, инновационного и технологического развития”, г.Курск, 2019. С.368-372.

108. Ярашова В.К. Агрокластерлар таракқиётини логистик аспектилари. Экономический вестник Узбекистана. 2019, №2. С.28-30.

109. Ярашова В.К. Некоторые вопросы влияния транспорта на макроэкономический рост. XX Межд. Науч. конф. «Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития», г.Минск, 17-18 октября 2019. С.79-80.

110. Ярашова В.К. Методические подходы к стратегическому планированию развития транспортной системы. XI Форум экономистов Узбекистана. –Т., 2019, Институт прогнозирования и макроэкономических исследований, 25 октября 2019. С.269-272.

111. Ярашова В.К. Перспективы и приоритеты развития интеграционных процессов транспортной системы Республики Узбекистан. БОЛЬШАЯ ЕВРАЗИЯ: РАЗВИТИЕ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СОТРУДНИЧЕСТВО. Ежегодник Выпуск 2 Часть 2, 2019. С.524-527.

112. Ярашова В.К., Ульджабаев К.У. Приоритеты и направления стратегического развития транспорта Узбекистана на долгосрочную перспективу. Транспорт Шёлкового пути, №1, 2019. С.14-26

113. Ярашова В.К., Аегдинова Р.Р., Галиуллина Г.Ф. Практика развития особых экономических зон в странах Евразийского экономического союза. Фундаментальные основы инновационного развития науки и образования. Сб. статей VI Межд. науч.-практ. конф. 30 декабря 2019г. – Пенза. 2019. С.106-108.

114. Ярашова В.К. Механизм государственно-частного партнерства как инструмент привлечения инвестиций в транспортную инфраструктуру./ Ж. Экономическое обозрение. 2020, №2.

115. Ярашова В.К. Государственно-частное партнерство как механизм регулирования транспорта. Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Выпуск 15, часть 1. М., 2020. С. 387-391.

116. Ярашова В.К. Роль и место транспорта в обеспечении устойчивого экономического роста страны. Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики. Межд. науч.-практ.онлайн-конф. 24 апреля 2020 года, Минск.

117. AAR.Railroad Facts. Washington, DC: Policy and Economics Department Association of American Railroads, 2015.

118. Porter M.E., The competitive Advantage of Nations – London: Macmillan, 1990.

119. <http://www.learngeography.ru/leags-608-10.html>

120. <https://studme.org/41354/> Логистические издержки в промышленно развитых странах и Российской Федерации / *Logistika/Logistischeske-izderzhi. promyshlenno-gazuvich-stranah-and-rossijskou-federatsii*
121. <https://studme.org/1359042124712/ekonomika/vivane-transportnou-sistemu-gazmeschenie-proizvodstva-voev-izderzhek-konkventsiyu-stedi>
122. www.omnibus.nl/ Транспортная политика ЕС.
123. What are Ryblic Private Partnerships? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rrp.worldbank.org/ryblic-private-partnership-overview/-what-are-ryblic-private-partnerships>.
124. <https://www.falco.com/tv/golfing-stock/technological-principles/>

ПРИЛОЖЕНИЯ:

Приложение 1 Таблица П 1.1

Динамика протяженности сети путей сообщений Узбекистана за 2010 – 2019 годы

Показатели	Ед. изм.	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Экспл. длина сети железных дорог общего пользования	км	4227,2	4258,4	4191,8	4186,8	4201,7	4237,5	4303,7	4641,9	4718,1	4735,1
в т.ч. электрифицированных/ уровень электрификации ж.д	км/%	674,3/ 12,6	727,4/ 17,1	702,0/ 16,7	698,2/ 16,8	698,2/ 16,7	827,7/ 19,5	1353,5/ 31,4	1684,5/ 36,3	1773,6/ 37,6	1830,6/ 38,7
Автомобильные дороги с твердым покрытием	тыс. км	42,7	42,7	42,7	44,2	44,0	44,0	44,0	44,1	43,9	43,9
Трамвайные пути в двухпутном исчислении	км	108,5	108,5	94,6	82,5	89,1	66,7	-	7,9	12,9	12,9
Троллейбусные линии в двухпутном исчислении	км	38	38	38	35,6	35,6	35,6	35,6	35,6	35,6	35,6
Метрополитенные пути в двухпутном исчислении	км	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1
Магистральные газопроводы	тыс. км	14,2	14,2	14,2	14,2	14,1	14,0	13,8	13,8	13,8	13,8
Магистральные нефтепроводы	км	116,5	116,5	116,5	116,5	116,5	116,5	116,5	116,5	116,5	116,5

*Источник: Госкомстат Республики Узбекистан

Показатели обеспеченности регионов транспортной сетью общего пользования (по состоянию на начало 2020 г.)

Регионы	Территория, тыс. кв. км	Протяженность трансп.сети общего пользования, км			Средняя плотность трансп.сети, в км на 1000 кв. км*		
		железнодорог. ($L_{ЖД}$)	автодорог. (L_A)	интегральной сети* ($L_{инт} = L_{ЖД} + 0.1L_A$)	Железнодорог. ($L_{ЖД}/S$)	автодорог (L_A/S)	интегральной трансп.сети ($L_{инт}/S$)
Республика Узбекистан	448,97	4735,1	42695	9004,6	10,5	95,1	19,9
Каракалпакстан	166,59	885,3	4213	1306,6	5,3	25,3	8,1
Андижанская	4,30	155,8	2463	402,1	36,2	572,8	93,4
Бухарская	40,32	499,2	4012	900,4	12,4	99,5	22,2
Джизакская	21,21	274,5	2601	534,6	12,9	122,6	24,9
Кашкадарьинск.	28,57	492,7	3427	835,4	17,2	120,0	29,2
Навоийская	110,99	512,4	4006	913	4,6	36,1	7,7
Наманганская	7,44	226,7	3377	564,4	30,5	453,9	73,1
Самаркандская	16,77	282,9	4097	692,6	16,9	244,3	41,2
Сурхандарьинск.	20,1	425,6	2843	709,9	21,2	141,4	34,4
Сырдарьинская	4,28	160,9	1450	305,9	37,6	338,8	71,4
Ташкентская , вкл.г.Ташкент	15,59	390,9	3965	787,4	25,1	254,3	50,5
Ферганская	6,76	228,6	4031	631,7	33,8	596,3	93,4
Хорезмская	6,05	199,6	2210	420,6	33,0	365,2	398,2

* Рассчитано автором на основе данных Госкомстата РУз

Динамика перевозок грузов в Узбекистане за 2010 – 2019 годы

Годы	Все виды транспорта	в том числе			
		железнодорожный	автомобильный	трубопроводный	воздушный
Перевозки грузов, млн. т					
2010	763,1	56,9	652,5	53,7	0,030
2011	827,5	59,2	708,4	59,9	0,031
2012	858,7	61,5	732,7	64,5	0,024
2013	930,0	63,7	801,3	65	0,022
2014	1000,4	65,7	868,9	65,8	0,023
2015	1070,5	67,2	943,3	60	0,025
2016	1132,5	67,6	1002,8	62,2	0,026
2017	1146,2	67,9	1013,1	65,1	0,026
2018	1243,0	68,4	1102,2	72,4	0,013
2019	1318,9	70,1	1176,8	72,0	0,010
Грузооборот, млрд. ткм					
2010	60,4	22,3	9,1	28,9	0,17
2011	62,6	22,5	9,9	30,1	0,16
2012	66,4	22,7	10,5	33	0,12
2013	65,8	22,8	11,2	31,8	0,12
2014	66,2	22,9	11,9	31,2	0,13
2015	65,8	22,9	12,8	30	0,131
2016	65,3	22,9	13,3	28,9	0,132
2017	66,9	22,9	13,6	30,2	0,157
2018	71,3	22,9	14,6	33,6	0,123
2019	72,9	23,5	16,2	33,1	0,119

*Источник: Госкомстат Республики Узбекистан

Динамика перевозок пассажиров в Узбекистане за 2010 – 2019 годы

Годы	Все виды транспорта	в том числе			
		железнодорожный	автомобильный	воздушный	горэлектротранспорт
Перевозки пассажиров, млн. чел					
2010	4072,0	14,5	3962,6	1,9	93,0
2011	4507,8	14,9	4410,9	2,1	79,9
2012	4763,0	15,9	4815,8	2,5	80,7
2013	4909,9	17,4	4815,8	2,4	74,3
2014	5169,9	19,1	5079,0	2,3	69,5
2015	5380,0	20,1	5293,2	2,2	64,5
2016	5560,4	20,5	5480,8	2,1	57,0
2017	5679,0	21,1	5591,3	2,2	64,4
2018	5951,5	22,1	5852,8	2,6	74,0
2019	6109,4	22,9	5999,5	3,3	83,7
Пассажирооборот, млрд. пасс-км					
2010	83,8	2,9	74,5	5,8	0,6
2011	92,4	3,0	82,5	6,2	0,6
2012	100,2	3,4	89,3	7,0	0,6
2013	106,9	3,7	95,5	7,2	0,5
2014	113,2	3,7	101,9	7,0	0,5
2015	120,1	3,8	109,1	7,2	0,5
2016	126,0	3,9	114,9	6,7	0,4
2017	130,0	4,0	117,7	7,5	0,5
2018	135,3	4,3	121,9	8,8	0,6
2019	140,9	4,4	124,9	11,0	0,6

*Источник: Госкомстат Республики Узбекистан

Таблица П 1.5*

**Динамика объёмов отправок отдельных видов грузов
по железным дорогам за 2015 – 2019 годы, млн. т**

Наименование груза	2015	2016	2017	2018	2019
Каменный уголь	4,0	3,7	4,4	5,6	5,2
Нефтяные грузы	10,8	10,7	11,0	6,8	6,2
Руды металлические	4,9	4,9	5,0	5,3	5,5
Черные металлы, вкл. лом	1,7	1,6	1,6	1,9	2,1
Химич. и минер.удобрения	4,3	4,4	4,0	3,5	3,6
Минер.-строительные грузы	11,3	10,0	9,2	5,5	5,7
Цемент	5,3	5,5	4,8	4,9	5,1
Лесные грузы	0,05	0,01	0,02	0,03	0,03
Зерно и продукты перемола	1,3	1,2	1,7	1,7	1,6
Хлопок (сырец и волокно)	0,6	0,5	0,4	0,2	0,2

*Источник: Госкомстат Республики Узбекистан

Таблица П 1.6*

**Перевозки отдельных видов грузов автомобильным транспортом
общего пользования за 2015 -2018 годы, тыс. т**

Наименование груза	2015	2016	2017	2018	2019
Каменный уголь	131,7	72,2	36,4	-	4,8
Хлопок-сырец	392,4	371,6	72,1	127,7	46,4
Хлопок-волокно и семена	351,6	184,2	96,9	3,1	58,1
Нефтяные грузы	2206,2	3109,8	2630,7	2874,3	1953,5
Черные и цвет. металлы	340,7	475,0	251,6	155,7	295,5
Хим. и минер.удобрения	169,8	435,0	109,2	269,3	141,6
Строительные грузы	16016,3	10860,9	10899,8	8257,8	11980
Цемент	184,7	830,7	562,5	122,5	68,4
Овощи и фрукты	50,1	11,7	26,0	656,1	506,8
Остальные продов. товары	70,8	26,0	75,7	100,0	46,9
Лесные грузы	112,8	89,2	45,2	72,6	26,5
Зерно и продукты перемола	584,3	599,5	111,6	96,1	139,1
Вскрышн. породы (вкл. грунт)	25962,6	26013,2	22943,4	26672,2	78542

*Источник: Госкомстат Республики Узбекистан

Динамика отправления грузов и пассажиров по железным дорогам в регионах за 2015-2019 годы

Регион	Отправление грузов, тыс. т					Отправление пассажиров, тыс. чел				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
Республика Узбекистан	67209,9	67576,4	67931,1	68420,1	70137,7	20125,5	20553,9	21048,9	22115,3	23208,6
Каракалпакстан	2246,9	2150,0	2610,6	2531,5	2374,9	663,6	610,1	600,5	550,4	551,9
Андижанская	144,4	172,4	365,0	456,6	494,5	131,8	178,4	316,7	361,8	328,5
Бухарская	6336,4	6974,1	8138,3	8516,4	8923,0	299,0	370,6	413,8	451,3	471,1
Джизакская	4111,8	5447,8	5562,4	5781,1	5986,3	25,4	35,8	36,7	40,4	53,1
Кашкадарьинская	5539,4	5565,0	5578,8	5594,2	5692,0	264,7	374,7	351,7	285,0	292,0
Навоийская	14366,3	14342,8	13671,9	14065,0	13987,6	258,8	273,6	292,7	287,9	322,8
Наманганская	1293,0	1505,6	311,6	298,5	353,0	215,9	221,5	174,1	168,7	154,0
Самаркандская	2877,4	2796,3	2503,9	2070,2	2195,8	272,8	287,3	342,6	397,5	423,7
Сурхандарьинская	2171,1	2296,6	2342,1	2383,0	2119,8	770,4	833,2	846,9	816,4	773,5
Сырдарьинская	296,4	261,6	412,4	624,1	597,7	5470,9	6260,4	5837,2	6208,6	7367,0
Ташкентская, вкл. г.Ташкент	20423,0	19745,3	19594,0	19395,9	20262,6	10983,0	10240,7	10930,8	11576,9	11492,2
Ферганская	7650,3	6007,7	6510,1	6473,6	6542,8	437,3	490,0	555,1	604,8	583,2
Хорезмская	353,5	311,2	329,9	230,7	318,6	331,9	347,6	350,1	365,6	395,6

*Источник: Госкомстат Республики Узбекистан

Таблица П 1.9*

**Динамика перевозок пассажиров и пассажирооборота в регионах
автогоспартом за 2015-2019 годы**

Регион	Перевезено пассажиров, млн. чел					Пассажирооборот, млрд. пасс-км				
	2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
Всего по Республике	5293,2	5480,8	5591,3	5852,8	5915,2	109,1	114,9	117,6	121,6	124,1
Каракалпакстан	111,7	120,4	125,5	132,7	137,7	3,4	3,6	3,6	3,7	3,8
Андижанская	624,4	649,6	669,1	703,9	715,3	10,7	11,3	11,6	12,1	12,4
Бухарская	260,5	272,0	282,9	304,2	300,7	8,9	9,4	9,6	10,1	10,2
Джизакская	77,3	80,7	83,6	86,2	94,4	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4
Кашкардарьинская	257,2	261,3	261,9	273,1	282,5	8,1	8,4	8,7	9,0	9,2
Навоийская	132,1	134,6	141,3	149,6	170,8	3,7	3,8	3,9	4,0	4,5
Наманганская	391,8	414,4	440,5	453,9	460,9	7,5	8,0	8,4	8,6	8,7
Самаркандская	457,6	464,7	447,5	470,8	473,4	13,1	13,9	13,9	14,5	14,9
Сурхандарьинская	237,7	240,5	248,0	257,5	243,1	5,1	5,4	5,7	5,9	5,7
Сырдарьинская	66,3	72,6	77,0	79,0	83,1	2,0	2,1	2,2	2,3	2,4
Ташкентская (вкл. г.Ташкент)	647,8	650,0	1812,7	1920,1	1918,3	25,3	26,4	27,0	27,7	28,2
Ферганская	587,3	616,8	630,2	640,8	639,9	12,5	13,3	13,6	13,9	14,0
Хорезмская	346,3	362,8	371,1	381,0	394,9	6,5	7,0	7,1	7,3	7,6

*Источник: Госкомстат Республики Узбекистан

Структура Генсхемы развития и модернизации транспортных коммуникаций Республики Узбекистан на период до 2050 года (проект)

№ п/п	Наименование работ и разделов Генсхемы, подлежащих разработке	Ожидаемые результаты	Сроки разработки*
1.	Общие параметры развития коммуникаций транспорта		
1.1	Сбор исходных данных и анализ состояния развития транспорта в разрезе регионов Республики Узбекистан за 2000 - 2020 годы	Исходные данные для разработки Генсхемы	
1.2	Тенденции и прогнозы по вариантам сценариев развития экономики и транспортного сектора в Узбекистане на период до 2050 г.	Выявление тенденций и прогнозы по вариантам сценариев развития трансп.инфраструктуры регионов до 2050 года	
1.3	Определение потребности страны в перевозках пассажиров и грузов во внешнем и внутреннем сообщениях по вариантам развития транспорта на период до 2050г.	Определение потребности субъектов рынка экономики и населения в перевозках грузов и пассажиров на период до 2050г.	
2.	<u>Железнодорожный транспорт общего пользования</u>		
2.1	Анализ состояния хозяйств АО «Ўзбекистон темир йўллари» с выявлением узких мест и проблем в их развитии за 2000 – 2020 годы.	Оценка состояния с выявлением узких мест, тенденций в развитии хозяйств компании	
2.2	Совершенствование технологии перевозочного процесса и направления инновационного развития на ж.д.транспорте республики в период до 2050 года	Определение приоритетных направлений инновационного развития ж.д. транспорта	
2.3	<u>Развитие скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Реализация мероприятий по организации скоростного движения на межгосударств. направлениях железных дорог; • Реконструкция и модернизация внутренних ж.д.линий на направлениях Ташкент – Самарканд – Бухара. Карши – Термез, Ташкент – Андижан, Ташкент – Бухара – Мискен – Ургенч (Нукус) общей протяженностью более 4 тыс. км для организации скоростного движения пассажирских поездов со скоростью 160 – 200 и до 250 км/час. 	Перспективы развития и расширение полигона скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах Узбекистана в период до 2050 года	

№ п/п	Наименование работ и разделов Генсхемы, подлежащих разработке	Ожидаемые результаты	Сроки разработки*
2.4	<p>Схемы развития и модернизации хозяйств железных дорог по межрегиональным направлениям с определением потребности в инвестициях период до 2050 года:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Строительство новых ж.д.(обводных и спрямляющих): Андижан – Пап; Ахангаран – Янгиер – Рзд.205 – Чим-курган – Навои (Канимех); 	<p>Определение прогнозов развития хозяйств ж.д. компании. Повышение маневренности и конкурентоспособности ж.д. за счет улучшения качества, надёжности и безопасности работы, укрепление транзитного потенциала страны</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Строительство вторых путей на направлениях железных дорог: Тукимачи – Ангрен. Мароканд – Кашкадарья – Бухара1 – Навои – Мароканд; • усиление действующих линий (электрификация, вторые пути, оборудование устройствами СЦБ и связи, замена рельсов и укладка ж/б шпал и т.п.); • новое строительство, расширение и реконструкция вокзалов и модернизация деповских устройств пассажирского хозяйства; • развитие, укрепление и модернизация грузового хозяйства, погрузочно-разгрузочных устройств, контейнерных терминалов и мультимодальных логистических центров(кластеров); • развитие вагоностроения, укрепление и модернизация ремонтной базы локомотивов, вагонов, дизель-электропоездов и контейнеров; • развитие базы по инф. обеспечению системы управления компанией 		
2.5	<p>Расчеты перспективных размеров парка подвижного состава и потребности в материальных ресурсах и в инвестициях на приобретение по сценарным вариантам развития транспорта</p>	<p>Прогнозные потребности в матер.ресурсах и в инвестициях на приобретение и модернизацию транспортного парка до 2050г.</p>	
3.	<u>Авиационный транспорт</u>		
3.1	<p>Схемы развития внешних и внутренних авиалиний в период до 2050г. с расчетами потребного объема самолето-моторного парка и необходимых материальных ресурсов в период до 2050 года</p>	<p>Анализ и оценка состояния развития отрасли за 2000-2020 годы.</p>	

№ п/п	Наименование работ и разделов Генсхемы, подлежащих разработке	Ожидаемые результаты	Сроки разработки*
3.2	Схема долгосрочного развития и модернизации аэропортов в регионах	Потребный объём инвестиций на приобретение авиатехники, развитие и модернизацию аэропортов с переоснащением грузовых комплексов, пожарных команд и постов досмотра современным оборудованием, а также определение объёмов матер. ресурсов на экспл.-ремонтные нужды по вариантам до 2050 года	
3.3	Схема перспективного развития и технического перевооружения системы управления воздушным движением		
3.4	Схема развития сферы услуг по ремонту и техническому обслуживанию авиатехники, включая экспортные услуги в этой сфере в период до 2050 г.		
3.5	Перспективы развития «малой авиации» В Узбекистане		
4. Автомобильные дороги общего пользования			
4.1	Анализ и оценка обеспеченности регионов сетью автодорог общего пользования за 2000 – 2020 годы	Оценка состояния развития автодорог с выявлением узких мест и проблем	
4.2	Программы развития национальной сети межконтинентальных скоростных автодорог, входящих в состав международных транспортных коридоров до 2050 г.	Параметры развития местных и магистральных сетей автодорог в регионах с определением потребного объема инвестиций и необходимых ресурсов по вариантам на период до 2050 года	
4.3	Долгосрочная программа развития опорной сети магистральных и местных автодорог общ. пользования, вкл. строительство и модернизацию кольцевых и обводных дорог к крупным городам в разрезе регионов страны	То же в разрезе городских поселений	
4.4	Схемы развития городских улично-дорожных сетей в разрезе регионов на период до 2050 года	Потребность в дорожно-строительной технике и соответствующих инвестициях по вариантам развития	
4.5	Перспективы развития индустриальной базы отрасли до 2050 года с расчетами потребности в дорожно-строительной технике на перспективу		
5. Автомобильный транспорт общего пользования			
5.1	Анализ и оценка состояния отрасли за 2000 – 2020 годы	Выявление тенденций и узких мест в развитии отрасли	
5.2	Программа развития крупных автобусных и таксомоторных парков в разрезе регионов в период до 2050 года	Определение потребных размеров парка подвижного состава, необходимых материальных ресурсов и инвестиций по вариантам развития отрасли на перспективу(2050г.)	
5.3	Программы обновления парка грузовых автомобилей и формирования в перспективе крупных транспортно-логистических центров и терминальных комплексов в регионах, примыкающих к МТК		
5.4	Строительство новых и модернизация существующих авторемонтных баз в период до 2050 года		

№ п/п	Наименование работ и разделов Генсхемы, подлежащих разработке	Ожидаемые результаты	Сроки разработки*
6. Городской пассажирский транспорт общего пользования			
6.1	Анализ и оценка состояния, выявление проблем и тенденций в развитии отрасли	Оценка проблем и выявление тенденций в развитии ГПП	
6.3	Схема вариантов развития городского электрического транспорта в Ташкенте и других крупных городах с расчетами потребного трамвайно-троллейбусного парка и необходимых ресурсов на период до 2050 года	Расчеты потребности в инвестициях и необходимых материальных ресурсов по вариантам развития ГПП до 2050г.	
7. Магистральные газо- и нефтепроводы			
7.1	Анализ и оценка проблем и тенденций в развитии газо- и нефтепроводов	Потребный объем инвестиций и материальных ресурсов на строительство и эксплуат.-ремонтные нужды отрасли до 2050г.	
7.2	Перспективные (2050 г.) схемы развития газотранспортной системы в Узбекистане		
7.3	Перспективные (2050 г.) схемы развития нефтепроводов и продуктопроводов в Узбекистане		
8. Развитие науки и научного обслуживания в сфере			
8.1	Формирование научно-образовательной базы, призванной подготовку, переподготовку и повышение квалификации руководящих кадров и специалистов транспортной логистики.	Определение потребности в развитии материально-технической базы учебно-лаборативных подразделений ПГТУ	
8.2	Разработка и реализация целевой комплексной программы научных исследований по маркетингу и логистике в сфере транспорта «Программа НИР: Транспорт-2035»	Обоснование направлений реализации транспортной стратегии страны, программных мер по организации исследований по маркетингу и логистике	
9. Развитие социальной сферы в отраслях транспорта			
9.1	Определение параметров развития социальной сферы в отраслях транспорта на период до 2050 года	Основные параметры по росту производительности труда и развитию социальной сферы в отраслях транспорта до 2050г.	
10. Формы источники финансирования Генсхемы			
10.1	Определение форм и источников финансирования мероприятий по реализации Генсхемы	Определение размеров и источников финансирования инвестиционных проектов в сфере	
10. Социально-экономическая эффективность реализации Генсхемы			
11.1	Определение параметров социально-экономической эффективности и результативности реализации Генсхемы; Транспорт-2050	Экономические и социальные параметры и результаты реализации Генсхемы	
12	Оформление Генсхемы и представление ее в Кабинет Министров		

*Состав исполнителей и сроки разработки этапов Генсхемы-2050 устанавливаются поста-новлением Кабинета Министров

Приложение 3

Перечень важнейших инвестиционных проектов по развитию транспортных коммуникаций до 2035 года (проект)

№ п/п	Наименование объектов	Ивест период	Основные параметры проекта	Стоимость \$US млн.*	Ожидаемый социально-экономический эффект от реализации проекта
1.	Зеральная схема развития и модернизации транспортных коммуникаций Узбекистана на период до 2050 г.	2021-2022	Проектные материалы по развитию отдельных видов тр-га		Определение параметров развития и размещения транспортных коммуникаций в разрезе регионов страны на долгосрочную перспективу
2.	Железнодорожный транспорт общего пользования				
2.1	Концепция развития скоростного и высоко-скоростного движения на железных дорогах на период до 2035г.	2021-2022 гг.	Общая протяженность линий СД и ВСД св. 4000 км		Повышение комфорта, качества и эффективности пасс. перевозок, рост конкурентоспособности услуг ж. д. и в целом национальной экономики
2.2	Электрификация ж.д. линии Бухара - Мискен, Ургенч - Хива	2020-2022 гг.	Общая протяженность - 574 км		Повышение эффективности работы железных доро
2.3	Строительство новых спрямляющих и разгрузающих линий Анджкан - Паг, Ахантаран - Янгйер - Рзд.205, Чимкуртан - Навои (Канлмех)	2025-2033 гг.	Общая протяженность строящихся линий - 980 км		Стимулирование социально-экономического развития регионов Формирование нового транспортного коридора Китай -Киргизия - Узбекистан - Иран. Повышение безопасности движения, разгрузка напряженного участка ВСД, улучшение транспортного обслуживания регионов
2.4	Реконструкция (с усилением) железнодорожных линий	2021-2035 гг.	Ежегодно по 120-140 км		Повышение безопасности движения, рост скорости веса поездов, улучшение технико-экспл. показателей
2.5	Формирование и развитие транспортно-логистических кластеров (ТЛК) и реконструкция действующих грузовых и пассажирских терминалов на ж.д. станциях	2021-2035 гг.	Формирование св. 10 грузовых и 8 пассажирских ТЛК и расширение действующих терминалов на станциях		Повышение качества и эффективности грузовых и пассажирских перевозок, совершенствование инфраструктуры туризма, повышение конкурентоспособности железных дорог и в целом нац. экономики.

№ п/п	Наименование объектов	Инвест период	Основные параметры проекта	Стоимость SUS млн.*	Ожидаемый социально экономический эффект от реализации проекта
2.6	Обновление и модернизация парка контейнеров и грузовых вагонов	2021-2035 гг.	Приобретение новых и модернизация грузовых вагонов и контейнеров		Повышение эффективности перевозок и безопасности движения, ускорение доставки грузов
2.7	Обновление и модернизация парка грузовых и пассажирских локомотивов	2021-2035 гг.	Приобретение новых и модернизация локомотивов		Повышение качества и эффективности грузовых и пассажирских перевозок, рост конкурентоспособности услуг железных дорог
2.8	Обновление и модернизация парка пассажирских вагонов, дизель- и электропоездов	2021-2035 гг.	Приобретение и модернизация вагонов и электропоездов		Повышение качества и скорости пассажирских перевозок и улучшение безопасности движения
3.	Автомобильный транспорт общего пользования				
3.1	Строительство и ремонт местных автомобильных дорог общего пользования	2021-2035 гг.	Постройка новых и реконстр. действ. автодорог в регионах		Обеспечение надёжной связи населенных пунктов с дорожной сетью общего пользования, повышение качества жизни на селе
3.2	Строительство и ремонт городских улично-дорожных сетей	2021-2035 гг.	Ремонт дорог согл. генплану городов		Повышение качества жизни горожан, совершенств. системы регулирования дорожного движения
3.3	Развитие социальной сферы на автотранспорте в период 2021 – 2035 годов	2021-2035 гг.	Параметры социального развития отрасли		Рост производительности труда и улучшение соц. быт. условий работы железнодорожников, улучшение качества подготовки персонала
3.4	Создание крупных транспортно-логистических центров в регионах, примыкающих к МТК	2021-2035 гг.	Параметры развития ТЛК в регионах		Повышение несущей способности важнейших магистралей в составе международных транспортных коридоров
3.5	Строительство новых и реконструкция опорной сети магистральных автодорог общ. пользования, вкл. автобанов для организации движения со скоростью 160 км/ч и более)	2021-2035 гг.	По Генсхеме развития автодорог страны		Завершение формирования единой сети автодорог страны, обеспечение условий для надёжной и эффективной работы автотранспорта и интеграции ее в систему автодорог Европы и Азии

164

№ п/п	Наименование объектов	Инвест период	Основные параметры проекта	Стоимость SUS млн.*	Ожидаемый социально экономический эффект от реализации проекта
3.6	Обустройство автомобильных пунктов пропуска и строительство инспекционно-досмотровых комплексов	2021-2035 гг.	Согласно плану стр-ва пунктов инспекционно-досмотровых комплексов		Создание условий для таможенного контроля крупногабаритных грузов
3.7	Модернизация и строительство кольцевых и обводных дорог в целях разгрузки радиальных магистралей на подходах к Ташкенту и другим крупнейшим городам	2021-2035 гг.	По генсхемам развития крупных городов		Разгрузка радиальных направлений на подходах к крупным городам
3.8	Обновление автопарка, создание крупных терминалов в регионах, примыкающих к международным транспортным коридорам	2021-2035 гг.	По Генсхеме развития автомобильного транспорта страны		Повышение несущей способности важнейших магистралей в составе международных транспортных коридоров
3.9	Строительство новых и модернизация действующих авторемонтных баз по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортной техники	2021-2035 гг.	Согласно персп. схеме развития техн. обслуживания автотранспорта в регионах		Создание условий для экологически и технологически безопасной работы и экономически эффективной эксплуатации трансп. средств и обеспечения высокого качества трансп. обслуживания клиентов
4.	Авиационный транспорт				
4.1	Открытие новых воздушных трасс для полетов воздушных судов отечественных и зарубежных авиакомпаний	2021-2035 гг.	Согласно межгосударственным соглашениям РУз		Обеспечение полноты и доступности авиатранспортных услуг, расширение их рынка

165

№ п/п	Наименование объектов	Инвест период	Основные параметры проекта	Стоимость, SUS млн.*	Ожидаемый социально экономический эффект от реализации проекта
4.2	Обновление самолето-моторного парка и модерниз. авиаремонтной базы	2021-2035 гг.	По программе обнов. и модернизации отр.		Повышение доступности в регионах услуг авиа-транспорта, улучшение качества и надёжности работы, рост конкурентоспособности его услуг. Улучшение взаимодействия нац. системы УВД с зарубежными системами УВД. Переоснащение грузовых комплексов, пожарных команд и постов домотра. Рост производительности труда, повышение качества подготовки и переподготовки работников отрасли
4.3	Возрождение «малой авиации» в отдаленных регионах страны	2021-2035гг	Согласно генсхеме отрасли		
4.4	Техническое перевооружение системы управления вод. движением (УВД)	2021-2035 гг.	По программе обнов. и модернизации		
4.5	Строительство новых и реконструкция действующих аэропортов	2021-2050 гг.	Согласно генсхеме развития отрасли		
4.6	Развитие социальной сферы на авиатранспорте	2021-2035 гг.	По программе соц. развития отрасли		
5.	Городской пассажирский транспорт общего пользования				
5.1	Концепция развития городского пассажирского транспорта в г.Ташкенте на период до 2035 г.	2021-2035 гг.	По генсхеме г.Ташкента на период до 2050 г.		Определение параметров развития ГПТ в Ташкенте до 2050 года. Создание условий для экологически и технологически безопасной работы
5.2	Приоритетное развитие городского электрического транспорта в Ташкенте и других крупных городах	2021-2035 гг.	По генсхемам развития ГПТ регионов		Повышение экономической и экологической эффективности работы ГПТ
6.	Магистральные газо- и нефтепроводы				
6.1	Реконструкция и техническое перевооружение действ. нефтепроводов	2021-2035 гг.	По программе обнов. и модернизации отр.		Обеспечение надежности и эффективности работы трубопроводов
6.2	Реконструкция и техническое перевооружение действ. газопроводов	2021-2035 гг.	По программе обнов. и модернизации отр.		Обеспечение надежности и эффективности работы трубопроводов

*Стоимость проектов определяется инициатором на стадии разработки их ТЭО

166

Приложение 4

Целевая комплексная программа научных исследований «Программа НИР: Транспорт-2035»

№ п/п	Наименование проблем, тем и этапов НИР	Шифр темы	Ожидаемые результаты	Исполнители и соисполнители*	Финансир. организации	Сроки разработки
I-II блок. Стратегия развития рыночных отношений в сфере транспорта						
1.1.	Разработать и внедрить методические рекомендации по углублению реформ и регулированию текущих финансов. экономических вопросов на транспорте	Транспорт-2035: Регулирование транспорта	Формирование нормативно-правовой базы регулирования расходов и доходов, создание условий для ведения мониторинга движения финансовых средств на предприятиях транспорта	НИИтранс ИПМИ, ТГТУ	Минфин, Мининноваций, МЭРСБ, Минтранс	2021-2025
1.2	Разработка и реализация институциональных механизмов по регулированию транспортной деятельности с разграничением сфер ответственности государства и операторов, предоставляющих услуги транс. инфраструктуры и услуги по доставке грузов и пассажиров		Определение сфер ответственности регулирующих и хозяйственных органов по управлению транспортной системой, обоснование направленного бюджетного финансирования сферы и использования ГЧП и углубления конкуренции независимых операторов-поставщиков транспортных услуг и услуг транспортной инфраструктуры	ИПМИ, НИИтранс ТГТУ, НИЦ Госкомконкуренции, ЧП«TRANS ЕКО»	Госкомконкуренции Минфин, Минтранс	2021-2025
1.3	Совершенствование антимонопольного законодательства и выбор направлений и механизмов государственной поддержки монополий сектора и инициирования конкурентных сегментов		Разграничение рынка трансп. услуг и сектора нерыночной эксплуатации транс. средств и использования их для некоммерч. нужд; совершенствование методик реального контроля рыночной и нерыночной концентрации трансп.средств.	НИИтранс ИПМИ, НИЦ Госкомконкуренции, ТГТУ тр. ведомства	Госкомконкуренции Минфин, МИВТ, Минтранс	2021-2025
1.4	Совершенствование инф.обеспечения системы управления перевозочным процессом		Транспорт-2035: Информатизация	Формирование информационной основы организации и управления перевозочным процессом и базы данных финансовой и статистической отчетности	НИИтранс ТГТУ, ТУИТ, трансп.ведомства	МЭРСБ, Мининноваций, Госкомстат. трансп.ведомства

№ п/п	Наименование проблем, тем и этапов НИР	Шифр темы	Ожидаемые результаты	Исполнители и соисполнители*	Финансир. организации	Сроки разработки
1.5	Разработка концепции формирования новой тарифно-ценовой политики на транспорте, основывающейся на совр. принципах и рыночных механизмах регулирования экономики	Транспорт-2035: Новая тарифная политика	Формирование научно-методической основы построения новой тарифно-ценовой политики на транспорте, базирующейся на оценках реальной ситуации на рынках услуг транспорта и регулирования экономики	НИИтранс ТГТУ, ИПМИ	Минфин, Госкомконкуренции, трансп. ведомства	2021-2025
1.6	Разработать Программу развития грузовых и пассажирских перевозок в Узбекистане до 2035 года с учетом реализации мероприятий по приоритетному развитию туристических перевозок и скоростного движения на транспорте	Транспорт-2035: Программа развития груз. и пассажирских перевозок	Механизмы обеспечения сбалансированного развития и модернизации инфраструктуры транспорта и обновления парка подвижного состава в соответствии с ростом спроса на грузовые и пассажирские перевозки в регионах	НИИтранс ТГТУ, ИПМИ, ЧП«TRANS ЕКО» трансп. ведомства	МЭРСБ, Минфин, Минтранс	2021-2025
2-й блок. Научно-техническая и инновационная политика в сфере транспорта						
2.1	Генеральная схема развития и модернизации транспортных коммуникаций Узбекистана на период до 2050 года (прил. 1)	Генсхема-2050/ «Транспортные коммуникации»	Разработка долгосрочных генеральных схем развития и размещения отдельных видов транспорта с определением параметров развития и модернизации их в период до 2050 года	НИИтранс ТрансЛИТИ ИПМИ, ТГТУ, ЧП«TRANS ЕКО»	МЭРСБ, Мининноваций, Минтранс	2021-2025
2.2	Автоматизированная система управления движением транспорта	Транспорт-2035 АСУТРАНС	Формирование баз данных, разработка и внедрение оптимальных схем перевозок и мультимодальных систем экспл. тр-та	НИИтранс ТГТУ, тр. ведомства	Мининноваций, Минтранс	2022-2035
2.3	Разработка и внедрение прогрессивной технологии и систем тех. обслуживания и ремонта транспортных средств, включая авиатехнику зарубежных компаний	Транспорт 2035: ТОиР транспортных средств	Модернизация ремонтных баз транспортной техники с учетом достижений передового зарубежного опыта, создающих благоприятные условия для экологически и технологически безопасной работы и эффективной эксплуатации тр-та	НИИтранс ТГТУ, трансп. ведомства	Мининноваций, Минтранс	2022-2035

№ п/п	Наименование проблем, тем и этапов НИР	Шифр темы	Ожидаемые результаты	Исполнители и соисполнители*	Финансир. организации	Сроки разработки
2.4	Разработка и внедрение прогрессивных систем и технологий организации перевозок на принципах транспортной логистики.	Транспортная логистика-2035	<p>Проведение системных исследований по изучению рынка трансп. услуг с целью более полного обеспечения потребности регионов в перевозках.</p> <p>- Создание в регионах системы пассажирских и грузовых ТЛК, круп. трансп-экспедиторских компаний, специализирующихся на доставке грузов и пассажиров на дальних сообщениях.</p> <p>- Разработка и внедрение для экспл. в условиях сухого и жаркого климата принципиально новых более экономичных, экологических и менее энергоёмких технологий организации грузо-пассажирских перевозок;</p> <p>- Изучение зарубежного опыта по переоборудованию тележек вагонов устройствами для перевода на нужную колею;</p> <p>- Совершенствование системы информационного обмена, учета и документооборота на основе использования международных стандартов и норм.</p> <p>- Создание систем централизованного автотранспортного обслуживания крупных грузообразующих объектов;</p> <p>- Внедрение системы электронно-логистического сопровождения автотр. средств и грузов на осн. международных автомобильных пунктах пропуска.</p>	НИИтранс ТГТУ, ВВТИ, ЧП«TRANS ЕКО» трансп. ведомства	Мининноваций, Минтранс	2021-2030

№ п/п	Наименование проблем, тем и этапов НИР	Шифр темы	Ожидаемые результаты	Исполнители и соисполнители*	Финансир. организации	Сроки разработки
2.5	Проектирование организации скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах на перспективу	Транспорт-2035: Скоростное движение	Реконструкция и модернизация железнодорожных линий для поэтапного и последовательного развития СД и ВСД на железных дорогах	ТрансЛИТИ НИИтранс ТГТУ, ЧП TRANS EKO	АО «УТИ»	2021-2025
3-й блок. Реструктуризация и институциональные механизмы регулирования рынка транспортных услуг						
3.1	Пересмотр действующих стандартов и разработка новых норм, документов, регламентирующих грузовые и пассажирские перевозки в стране	Транспорт-2035: Конкуренция	Корректировка в соответствии с новыми условиями и факторами действующих и разработка новых нормативно-правовых документов, направленных на совершенствование регулирования рынка транспортных услуг и оздоровление конкурентной среды. Усиление конкурентных отношений и инвестиционной привлекательности сферы транспорта	ТрансЛИТИ, ТГЮУ НИЦ Госкомконкурсции, ЧП «TRANS EKO»	Мининноваций Минтранс	2021-2025
3.2	Методологические принципы и порядок разделения монопольных и конкурентных видов деятельности в сфере транспорта.					2021-2025
3.3	Формирование современных рыночно ориентированных корпоративных структур					2021-2025

170

№ п/п	Наименование проблем, тем и этапов НИР	Шифр темы	Ожидаемые результаты	Исполнители и соисполнители*	Финансир. организации	Сроки разработки
4-й блок. Расширение и углубление интеграции транспортных систем Узбекистана в мировые транспортные коммуникации						
4.1	Формирование и развитие общетранспортного пространства стран СНГ и ШОС, развитие мультимодальных перевозок на основе контейнеризации системы товародвижения с учетом создания в регионах специальных индустриально-экономических зон для привлечения основных контейнерных потоков внешней торговли, транзита и перевалки грузов	Транспорт-2035: Интеграция	Развитие и расширение интеграции и взаимодействия Республики Узбекистан с мировой транспортной системой развитых стран (в первую очередь СНГ, ШОС и Центральноазиатского региона), обеспечение равноправного и эффективного участия ее в международных транспортных проектах, разработка экономических и правовых механизмов, позволяющих извлекать выгоды транзитного положения хозяйствующих субъектов республики	НИИтранс ТГТУ, ВВТИ, ТГЮУ, МИВТ, трансп. ведомства	МИВТ, МИД Мининноваций, Минтранс	2021-2025
4.2	Разработка и введение в действие комплекса национальных стандартов, устанавливающих требования к показателям экологической и технической безопасности объектов транспортного комплекса не подпадающих под действие международных технических регламентов	Транспорт-2035: Сертификация	Обоснование приоритетных направлений инновационного развития отраслей транспорта, оценка потенциала достижений научно-технического прогресса в транспортном секторе. Разработка и реализация системных мероприятий по совершенствованию механизма технического регулирования сферы, направленных на обеспечение эффективной и безопасной работы транспорта.	НИИтранс ТГТУ, ТрансЛИТИ трансп. ведомства	Мининноваций, Минтранс	2021-2025

№ п/п	Наименование проблем, тем и этапов НИР	Шифр темы	Ожидаемые результаты	Исполнители и соисполнители*	Финансирование	Сроки работ
5-й блок. Социальная политика и управление человеческими ресурсами в сфере транспорта						
5.1	Выработка эффективных мер и механизмов по поэтапному усилению социальной защиты работников транспорта в период до 2025 года	Транспорт-2025; Управленческие ресурсы	Последовательное формирование надежных условий по социальной защите работников, создание баз отдыха и лечения их и других условий, необходимых условий для оздоровления труда и усиления воздействия человеческого фактора на рост производительности труда	НИИтранс ТГТУ, транспорт, ведомства	МЭРСБ, Усов-Проф, Минтранс	2021-2025
5.2	Разработка и реализации в период до 2025 года системных мероприятий по подготовке, переподготовке и повышению квалификации персонала и управлению человеческими ресурсами в транспортных компаниях	Транспорт-2025; Социальная политика	Система мероприятий по управлению человеческими ресурсами, включая проведение аттестации кадров, подготовку, переподготовку и повышение квалификации персонала, обеспечивающих рост производительности труда в транспортных компаниях	НИИтранс ТГТУ, транспорт, ведомства	МЭРСБ, МинВУЗ, Минтранс	2021-2025

* МЭРСБ – Министерство экономического развития и сокращения бедности Руз; МИВТ – Министерство инвестиций и внешней торговли Руз; ГТК – Государственный таможенный комитет Руз; ИПМИ – Институт прогнозирования и макроэкономических исследований МЭРСБ; НИИтранс – Научно-исследовательский институт транспорта Республики Узбекистан при Минтрансе Руз; ТГТУ – Ташкентский Государственный транспортный университет; ТУИТ – Ташкентский университет информационных технологий; ТрансЛИТИ – АО «Головной научно-исследовательский и проектный институт транспорта»; ТТЮУ – Ташкентский государственный юридический университет; ВВТИ – Высший военно-таможенный институт ГТК Руз.

ЯРАШОВА ВАСИЛА КАМАЛОВНА

**ТРАНСПОРТНЫЙ ФАКТОР ОБЕСПЕЧЕНИЯ
СТАБИЛЬНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА
СТРАНЫ**

“ИҚТИСОДИЁТ ДУНЁСИ” – 2020

Редактор: Камилова С.М.

Корректор: Иватова Ф.Л.

Лицензия АІ №319 26.01.2018 й г.

Передано в печать.30.07.2020. Подписано в печать. 25.09.2020. Размер
бумаги 60x84 1/16. Гарнитура Times. Печать офсетная. Бумага офсетная.

Усл.п.л 10,6. Учётно-издательский лист 10,3. Тираж 100 шт.

Отпечатано в типографии ООО «IMPRESS MEDIA»