

**Асадуллина Н.Р.**

с.н.с., к.э.н. Институт экономики  
Академии наук РУз

## ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА КАК СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ.

*Глубокая межотраслевая интеграция производителей на уровне технологических взаимосвязей предопределяет необходимость развития транспортной логистики, как одной из важнейшей составляющей управленческой деятельности. Другим фактором, обусловившим актуальность развития транспортной логистики, являются интеграционные процессы, интенсивно развивающиеся в мировой экономике в последние годы, которые нашли свое отражение в создании множества крупных внутриотраслевых экономических, научно-производственных объединений, корпораций, ассоциаций и т. п. Это способствовало развитию транспортной логистики, как в национальной экономике, так и на межгосударственном уровне.*

Занимая центральное место в регионе, Узбекистан объективно призван играть роль геополитического моста в отношениях между странами Запада и Востока. Использование географического расположения Узбекистана на перекрестке между Западом и Востоком, а также Севером и Югом евроазиатского континента, открывает возможность для многих стран Евразийского континента осуществлять сухопутное непрерывное и безопасное транспортное сообщение.

Сегодня в Республике Узбекистан создаются все условия для дальнейшего развития и увеличения транзитного потенциала. Проводится строительство совершенно новых железнодорожных и автомобильных магистралей внутри страны, реконструируются и электрифицируются основные транзитные железнодорожные линии и автодороги международного значения, реконструируются международные аэропорты, создаются специализированные международные транспортные терминалы, разрабатывается соот-

ветствующая нормативно-правовая база. Республика уже присоединилась к основным транспортным конвенциям и международным договорам, и эта работа продолжается.

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

**коридор 1** - в направлении портов прибалтийских государств (транзитом через Казахстан и Россию) - Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония);

**коридор 2** - через Беларусь и Украину (транзитом через Казахстан и Россию) - погранпереходы Чоп (Украина) и Брест (Беларусь), далее на Европу;

**коридор 3** - на украинский порт Ильичевск (транзитом через Казахстан и Россию), с выходом на Черное море;

**коридор 4** - в восточном направлении через казахско--китайский пограничный переход до восточных портов Китая, а также Дальневосточных портов Находка, Владивосток и др.;

**коридор 5** - в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Туркменистан, Казахстан и Азербайджан), с выходом на Черное море, который известен как коридор ТРАСЕКА;

**коридор 6** - на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Туркменистан) с выходом на Персидский залив;

В настоящее время прорабатываются следующие направления.

**Коридор 7** - на китайские порты (транзитом через Кыргызстан) с выходом Желтое, Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря.

**Коридор 8** - перспективы урегулирования афганской проблемы открывают новые возможности по разработке южных альтернативных транспортных коридоров на иранские порты Бандар-Аббас и Чахбахар транзитом через Афганистан.

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

Реконструированы крупные воздушные ворота страны – аэропорты. Железнодорожные вокзалы приобрели современный облик. Построены тоннели через Камчикский перевал связывающие Ферганскую долину с другими регионами страны. Строительство железной дороги Навои – Учкудук - Мискен - Султануисдаг – Нукус и моста через Амударью с автомобильной и железной дорогами не только создало удобства для населения Республике Каракалпакстан и Хорезмской области, но и сократились сроки перевозок, а также связанные с ними расходы. А железнодорожная ветка Ташгузар – Байсун - Кумкурган, строительство которой завершено, может обеспечить выход через Афганистан, Пакистан и Индию к портам Индийского океана. Эксплуатация новой железнодорожной линии Ташгузар – Байсун – Кумкурган создал благоприятные условия для развития разных отраслей промышленности, транспортного об-

служивания не только Кашкадарьинской и Сурхандарьинской областей, но и повысил эффективность многих секторов экономики всей страны, укрепив суверенитет и независимость республики.

Железнодорожная линия «Ташгузар – Байсун – Кумкурган», строительство которого завершено в 2010 году в настоящее время оснащается волоконно-оптической линией связи (ВОЛС) от Мараканда до Кумкургана, общей длиной 389 км. Создание ВОЛС будет обеспечивать текущие и перспективные потребности в услугах технологической связи и информационном обслуживании железной дороги, значительно повысит качество связи, а также коммерческое использование свободных ресурсов сети.

ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» принимает представителей различных международных организаций, фирм, компаний и железнодорожных администраций стран СНГ, Балтии и дальнего зарубежья. На переговорах рассматриваются вопросы двустороннего сотрудничества, организации перевозок, поставки материалов и запасных частей, строительства новых линий и сооружений, инвестиционные программы и многое другое.

Сегодня серьезными деловыми партнерами компании выступают Азиатский Банк Развития, Японское Агентство Международного Сотрудничества, Банк КФВ (Германия), и другие. Вместе с тем, большой интерес к компании был проявлен такими известными компаниями и фирмами, как Жейсмар (Франция), Плассер энд Тойрер (Австрия), Сумитомо, Марубени, Шимидзу, Канимацу (Япония), и другими.

За годы независимости реконструированы заводы по ремонту вагонов и локомотивов, что позволяет производить капитальный ремонт подвижного состава с продлением срока эксплуатации.

Открыто движение высокоскоростных пассажирских электропоездов «Талго-250» по маршруту Ташкент-Самарканд, преодолевающих расстояние между этими городами в 344 километра всего за 2 часа. Для эксплуатации этих поездов проведена масштабная работа по модернизации и совершенствованию железнодоро-

рожной инфраструктуры. Реабилитированы железные дороги протяженностью 600 километров, проложены 68 километров новых железнодорожных путей, реконструированы и оборудованы железнодорожные вокзалы городов Ташкента и Самарканда.

За истекшие годы авиатранспорт республики осваивал новые маршруты, связывая Узбекистан с развитыми странами мира. За истекшие годы реконструировались аэропорты в городах Самарканд, Бухара, Ургенче и Ташкенте, что позволило принимать самолёты западных авиакомпаний, а завершение создания первой очереди центра по техническому обслуживанию самолётов западных производителей, позволило принимать самолёты международных авиакомпаний и оказывать им услуги, связанные с техническим обслуживанием воздушных судов при полётах по освоенным направлениям. Реализовываются меры по замене авиапарка. Авиакомпанией приобретены 16 самолётов западного производства: Боинг 767, 757, А 310. Для полётов на местных авиа линиях закуплены самолёты RJ-85 и ИЛ 114-100.

Получен Сертификат Европейского Агентства Авиационной Безопасности (EASA PART-145) на проведение базового технического обслуживания воздушных судов А-310, Boeing-767, Boeing-757 и RJ-85. Центр технического обслуживания в ближайшее время будет оказывать услуги по техническому обслуживанию самолётов, принадлежащих Монголии, Киргизии, Казахстану, Туркменистану, Афганистану, что позволит привлечь дополнительные валютные средства в республику.

Одновременно с совершенствованием парка воздушных судов, модернизируется и наземная аэропортовая инфраструктура НАК «Узбекистон хаво йуллари». Введены в эксплуатацию пассажирские терминалы аэропортов местных линий в городах Ташкенте и Бухаре.

Осуществлена реконструкция взлетно-посадочных полос, светосигнального оборудования, системы наземного обслуживания международного аэропорта «Ташкент», системы управления воздуш-

ным движением (СУВД) Республики Узбекистан. На стадии завершения находятся проекты реконструкции аэропортов «Самарканд», «Бухара» и «Ургенч».

К настоящему времени НАК «Узбекистон хаво йуллари» имеет оснащенную базу и достаточное количество специалистов летного и инженерно-технического состава, а также инструкторов, сертифицированных по западным нормам и процедурам, что позволяет осуществлять эксплуатацию воздушных судов западного производства собственными силами.

Начала успешно функционировать свободная индустриально-экономическая зона в городе Навои, которая становится важнейшим элементом логистической системы страны. На ее территории новыми предприятиями налажен выпуск спидометров, автомобильных проводов, компрессоров, цифровых ТВ-тюнеров, энергосберегающих ламп, осветительных приборов, светодиодных ламп, модемов, полиэтиленовых и полипропиленовых труб, косметических средств, а также различной продукции медицинского назначения. В активную фазу строительно-монтажных работ вступили такие крупные проекты, как строительство парогазовой установки на Навоийской ТЭС, строительство третьей нитки газопровода Узбекистан-Китай.

В рамках реализации проектов по строительству и реконструкции Узбекской национальной автомобильной магистрали реконструировано с укладкой современного покрытия 302,5 километра автомобильных дорог.

Продолжена реализация ряда проектов по развитию систем телекоммуникаций, в том числе проложено 73 километра оптико-волоконной связи на линии Джизак-Булунгур, активно расширяется мобильная связь и сеть Интернет. До 38 процентов увеличился охват населения цифровым телевидением.

В прошлом году активизировалась деятельность созданных логистических центров. Так, через интермодальный центр логистики «Навои» перевезено 50 тысяч тонн грузов. Объем перевозок через перевал «Камчик» компанией ЗАО «Центр логистики Ангрен» составил 4,2 миллио-

на тонн грузов, что в 1,3 раза больше, чем в 2010 году.

Общая протяженность и конфигурация автомобильных и железнодорожных сетей в Узбекистане в целом удовлетворяет потребности экономики в перевозках грузов и пассажиров. В настоящее время сеть автомобильных дорог республики по основным параметрам развитости занимает одно из ведущих мест среди стран СНГ. Так, практически все населенные пункты, включая отдаленные, имеют дороги с твердым покрытием. Средняя плотность автодорог составила 210 км на

1000 кв. км территории, из них 97 км автодороги общего пользования. Соотношение объема транспортных потоков к пропускной способности дорог относительно низкое.

Интеграция транспортно-логистической системы Узбекистана в мировую является важной частью масштабных экономических реформ, проводимых в нашей стране, и будет способствовать дальнейшему подъему экономики Узбекистана, росту ее эффективности и укреплению позиций на мировом рынке.

---

### Список литературы:

1. Статистический сборник «Узбекистан в цифрах» 2000-2010 гг. Госкомстат Узбекистана.
2. Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на заседании Кабинета Министров, посвященном основным итогам 2011 года и приоритетам социально-экономического развития на 2012 год
3. Асадуллина Н.Р. Монография «Формирование концепции логистического подхода управлению отраслевым комплексом в условиях модернизации экономики» Изд. «Фан» АН Рuz. Ташкент 2008.
4. Джонсон Джеймс, Вуд, Дональд Ф., Вордлоу, Дэниел, Мерфи-мл., Поль Р. Современная логистика, 7-е издание: пер. с англ. – М.: «Вильямс», 2005.- 624 с.
5. Кретов И.И. Логистика во внешнеторговой деятельности: учеб.пособие. – 2-е изд. перераб. и доп. – М.: Дело и Сервис, 2006. – 256с.
6. Саркисов С.В. Управление логистическими цепями поставок: Учеб. пособие. – М.: Дело, 2006. – 368 с.
7. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А. Аникина: 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 368 с.