

ВОПРОСЫ ИНТЕГРАЦИИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ МАРШРУТОВ УЗБЕКИСТАНА В МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Азиз Курбанович Абдуллаев

Университет мировой экономики и дипломатии

Старший преподаватель кафедры «Международные финансы и инвестиции»

e-mail: azizabdulla1982@gmail.com

Аннотация: Транспортная индустрия Узбекистана, в силу ряда причин играет особую роль в экономике страны. Узбекистан является одной из двух стран в мире, который отдален от международных морских путей территориями двух и более государств, поэтому затраты на транспортировку внешнеторговых грузов, а также провоз транзитного потока является важным фактором конкурентоспособности страны.

В статье исследуются вопросы, связанные с интеграцией внешнеторговых маршрутов Республики Узбекистан в международные транспортные коридоры, роль транспортной дипломатии в интеграционных процессах. В работе также выявлены некоторые проблемы, связанные с интеграцией транспортных систем центрально азиатского региона. В рамках исследования были определены перспективные направления развития новых железнодорожных транспортных коридоров Узбекистана. В работе были использованы некоторые данные Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан, а также Министерства транспорта Республики Узбекистан.

Ключевые слова: интеграция, транспортная система, международные транспортные коммуникации, железнодорожный транспорт, внешнеторговые маршруты, транспортные коридоры.

Abstract: The transport industry of Uzbekistan, for a number of reasons, plays a special role in the country's economy. Uzbekistan is one of the two countries in the world that is separated from international sea routes by the territories of two or more states, therefore, the cost of transporting foreign trade goods, as well as transit traffic, is an important factor in the country's competitiveness.

The article examines the issues related to the integration of foreign trade routes of the Republic of Uzbekistan into international transport corridors, the role of transport diplomacy in integration processes. The paper also identifies some problems

related to the integration of transport systems in the Central Asian region. Within the framework of the study, promising directions for the development of new railway transport corridors in Uzbekistan were identified. Some data of the Ministry of Investment and Foreign Trade of the Republic of Uzbekistan, as well as the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan were used in the work.

Keywords: integration, transport system, international transport communications, railway transport, foreign trade routes, transport corridors.

ВВЕДЕНИЕ.

В современных условиях с быстро меняющиеся геополитической обстановкой развитие государств во многом зависит конкурентных преимуществ, которыми национальная экономика обладает. Государства приобретают один из таких преимуществ способностью различных секторов экономики интегрироваться в мировое хозяйство. Решение задач, связанных с интеграцией транспортной системы страны в международное транспортное пространство является необходимым условием ускорения развития регионов, но внешние и внутренние вызовы современности затрудняют решение проблем в данном направлении.

Перед транспортной системой Республики Узбекистана стоят задачи, связанные с решением ряда серьезных проблем, снижающих эффективность системы. Необходимы серьезные институциональные изменения, совершенствование транспортной политики страны, обеспечение роста качества и объемов грузовых перевозок, снижения их стоимости.

ЛИТЕРАТУРА И МЕТОДОЛОГИЯ.

Узбекские ученые как Д. Рахимова, Ф. Джураев, А. Кадыров, В. Ярашова занимались вопросами интеграции транспортных систем Республики Узбекистан в международные транспортные коммуникации, в частности исследовали интегрированность железных дорог Республики в международные и региональные железнодорожные сети.

Такие зарубежные ученые как В. Каледжи и Ю. Шарифли освещали вопросы, связанные с поиском альтернативных внешнеторговых маршрутов и транспортной дипломатии Узбекистана.

В рамках данного исследования, были применены структурно-системный, сравнительный и описательный методы анализа. Были проанализированы некоторые данные Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан, а также Министерства транспорта Республики Узбекистан.

РЕЗУЛЬТАТЫ.

Узбекистан является участником более 20 международных конвенций, соглашений и двусторонних договоров по вопросам сотрудничества в области железнодорожного транспорта. [3]

В соответствии с Законом Республики Узбекистан о транспорте, от 09.08.2021 г. № ЗРУ-706 одним из основных направлений государственной политики в области транспорта является развитие международного сотрудничества и интеграция транспортного комплекса в международную транспортную систему.[4] Также в соответствии с Постановлением Президента Республики Узбекистан о мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018 — 2022 годы, от 02.12.2017 г. № ПП-3422 ключевой задачей государства является также дальнейшее совершенствование двусторонней договорно-правовой базы и практическая реализация международных договоренностей по развитию новых транспортно-транзитных коридоров, формирование условий для эффективной перевозки и обработки грузов Республики Узбекистан в сопредельных странах. [5]

По мнению Д.Рахимовой железнодорожный транспорт имеет огромное значения для экономики Республики Узбекистана. Страна расположена в центре Средней Азии и имеет общие границы со всеми странами региона; она играет важную роль в региональных процессах. [6]

На сегодняшний день, внешнеторговые грузоперевозки Узбекистана осуществляются по нескольким транспортным коридорам. С точки зрения международных железнодорожных коридоров маршруты включают южное и юго-западное направление; северное и северо-западное направление; западное направление; и восточное направление. Вышеуказанные направления отражены в таблица 1.

Таблица 1. Транспортные коридоры и внешнеторговые маршруты Республики Узбекистан

Наименование транспортного коридора и внешнеторгового маршрута	Расстояние маршрута (км)	Время доставки	Средняя стоимость перевозки автотранспортом 20-22 тн. груза, (в долл. США в одно направление)
I. Южное и Юго – Западное направление			
«Термез Карго Центр – Хайратон – Мазори Шариф»	85	1 день	1200 – 1300

«Ташкент - Бухара - Туркменабад - Мари - Сарахс - порт Бандар Аббас (Иран)»	3 065	6-7 дней (48/48 ч.)	2 400-2 500
«Ташкент - Бухара - Туркменабад - Мари - Сарахс - порт Мерсин (Турция)»	4 208	12-14 дней (48/48 ч.)	3 000-3 100
«Ташкент - Бухара - Туркменабад - Мари - Сарахс - Стамбул - София (Болгария)»	5 156	14-15 дней (48/48 ч.)	4 000-4 200
II. Северное и Северо - Западное направление			
«Ташкент - Кунград - Бейнеу - Саратов - Москва - порт Рига/Лиепая (Латвия) или Вильню »	4 781 (Рига) 4 857 (Вильнюс)	10-14 дней (48/48 ч.)	2 000-2 200
«Ташкент - Кунград - Бейнеу - Саратов - Смоленск - Брест - (далее Польша, Германия, Франция, Испания и др.)»	4 421 (Минск) 4 800 (Варшава) 5 400 (Берлин) 6 493 (Амстердам) 6 842 (Париж) 8 117 (Мадрид)	9-10 дней 10-12 дней 13-15 дней 14-16 дней 15-17 дней 17-19 дней (48/48 ч.)	2 200-2 300 (Минск) 2 300-2 400 (Варшава) 3 100-3 200 (Берлин)
«Ташкент - Кунград - Бейнеу - Астрахань - Волгоград - Киев - Чоп (далее Польша, Чехия, Австрия, Словакия и др.)»	4 140 (Киев) 5 400 (Прага) 5 400 (Вена) 5 400 (Братислав)	9-10 дней 13-15 дней 13-15 дней 13-15 дней (48/48 ч.)	2 200-2 400 (Киев) 3 000-3 200
«Ташкент - Кунград - Бейнеу - Астрахань -Тбилиси - Батуми - Трабзон - Самсун - Стамбул »	5 500 (София) 5 600 (Бухарест)	14-15 дней 14-15 дней (48/48 ч.)	4 000-4 200
III. Западное направление			
«Ташкент - Кунград - Бейнеу - Актау - Баку - Тбилиси - Потти - (Болгария, Румыния и др.)»	4 558 (Констанца) 4 645 (Бургас)	19-21 дней	4 500-4 600
«Ташкент - Бухара - Туркменабад - Мари - Туркменбаши - Баку - Тбилиси - порт Потти - (Болгария, Румыния, Венгрия и др.)»	4 320 (Бургас) 4 233 (Констанца)	19-21 дней	4 700-4 800
IV. Восточные направления			
«Ташкент - Алматы - Хоргос (Алтынкол)- Урумчи»	1 850 км	5 дней	2 900-3 000

Источник: Данные Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан -- URL.: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory>

В связи с конфликтной ситуацией между Россией и Украиной Узбекистану необходимо усилить меры по поиску и эффективному использованию альтернативных транспортных коридоров для транспортировки внешнеторговых грузов и усовершенствовать разветвленную сеть международных транспортных коридоров. Нахождение альтернативных маршрутов позволит Узбекистану диверсифицировать маршруты экспорта и импорта и снизить зависимость от России — 80 процентов узбекского экспорта и импорта проходит через Россию. [1]

ОБСУЖДЕНИЕ

В последние годы правительство Узбекистана активно ищет альтернативные железнодорожные коридоры, которые позволят диверсифицировать маршруты и тем самым интенсифицировать внешнюю торговлю:

1. Железная дорога Узбекистан–Кыргызстан–Китай и его возможное продление до Каспийских портов в рамках Транскаспийского (среднего) коридора;
2. Маршрут Узбекистан–Туркменистан–Иран–Индия, с использованием иранского порта Чабахар;
3. Маршрут Ташкент–Кабул–Пешавар до порта Карачи.

Однако несоответствие нормативно-правовых основ различных стран; технических стандартов; отсутствие унифицированной железнодорожной колеи на всем пути следования, а также высокими простоями транзитных грузов на границах из-за длительного процесса таможенного оформления перевозочного процесса могут тоже препятствовать интеграционным процессам транспортных систем регионе. [6]

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Узбекистан ведет активную транспортную дипломатию, который позволит решить интеграционные проблем в сфере транспортных коммуникаций и повысить не только конкурентные позиции отечественных транспортных компаний, но и в целом конкурентоспособность национальных товаропроизводителей. Таким образом, Узбекистан может превратиться из страны, не имеющей выхода к морю, в связующее звено между регионами мира.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Kaleji, V. (2022). With Russian Route Blocked, Uzbekistan Looks to Indian-Iranian-Afghan Chabahar Port Project. *Publication: Eurasia Daily Monitor Volume: 19 Issue: 55* [An electronic resource] – URL.: <https://jamestown.org/program/with-russian-route-blocked-uzbekistan-looks-to-indian-iranian-afghan-chabahar-port-project/>
2. Данные Министерства инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистан [Электронный ресурс] – URL.: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory>
3. Данные Министерства Транспорта Республики Узбекистан [Электронный ресурс] – URL.: <https://mintrans.uz/ru/news/ozbekiston-qirgiziston-hitoj-temir-joli-qurilishi-lojihasi-bojicha-hamkorlik-togrisida-uch-tomonlama-bitim-imzolandii#>
4. Закон Республики Узбекистан о транспорте, от 09.08.2021 г. № ЗРУ-706 [Электронный ресурс] – URL.: <https://lex.uz/docs/5563048>
5. Постановление Президента Республики Узбекистан о мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018 — 2022 годы, от 02.12.2017 г. № ПП-3422 [Электронный ресурс] – URL.: <https://lex.uz/docs/3436207>
6. Рахимова, Д. (2020). Интеграция железнодорожного транспорта Узбекистана в международную систему. *Журнал «Экономическое обозрение»* [Электронный ресурс] – URL.: <https://review.uz/post/integraciya-jeleznodorojnogo-transporta-uzbekistana-v-mejdunarodnuyu-sistemu>

REFERENCES

1. Kaleji, V. (2022). With Russian Route Blocked, Uzbekistan Looks to Indian-Iranian-Afghan Chabahar Port Project. *Publication: Eurasia Daily Monitor Volume: 19 Issue: 55* [An electronic resource] – URL.: <https://jamestown.org/program/with-russian-route-blocked-uzbekistan-looks-to-indian-iranian-afghan-chabahar-port-project/>
2. The data of the Ministry for Investment and Foreign Trade of the Republic of Uzbekistan [An electronic resource] – URL.: <https://mift.uz/ru/menu/transportnye-koridory>
3. The data of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan [An electronic resource] – URL.: <https://mintrans.uz/ru/news/ozbekiston-qirgiziston-hitoj->

[temir-joli-qurilishi-lojihasi-bojicha-hamkorlik-togrisida-uch-tomonlama-bitim-imzolandi#](#)

4. The Law of the Republic of Uzbekistan on Transport, dated 09.08.2021. № 3PY-706 [An electronic resource] – URL.: <https://lex.uz/docs/5563048>

5. The Resolution of the President of Republic of Uzbekistan on measures to develop transport infrastructure and diversification of foreign trade routes of cargo transportation for 20188-2022, dated 02.12.2017 № III-3422 [An electronic resource]– URL.: <https://lex.uz/docs/3436207>

6. Rahimova, D. (2020). Integration of the railway transport of Uzbekistan into the international system. *Journal Economic review* [An electronic resource] – URL.: <https://review.uz/post/integraciya-jeleznodorojnogo-transporta-uzbekistana-v-mejdunarodnuyu-sistemu>