

## РАЗВИТИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УЗБЕКИСТАНЕ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

*Мухидов Азамат Аброрович, магистрант  
кафедра «Изыскания и проектирование автомобильных дорог»  
Ташкентский институт по проектированию, строительству и  
эксплуатации автомобильных дорог, г. Ташкент  
(Научный руководитель – Салимова Б.Д., канд. техн. наук, доцент)*

**Аннотация:** В статье рассматриваются влияние транспортной инфраструктуры на развития и повышение конкурентоспособности экономики Узбекистана. Проводится анализ текущего состояния транспортной инфраструктуры в стране. Выявляются возможности улучшения и усовершенствования показателей эффективности функционирования данной сферы.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортная инфраструктура, объект инфраструктуры, экономическое развитие, придорожный сервис, туризм, конкурентоспособность, Узбекистан.

Учитывая тот факт, что Республика Узбекистан не имеет выхода к морю, чтобы реализовать свой экспортный и торговый потенциал который растет, очень важно развивать сухопутную и воздушную транспортную инфраструктуру и усовершенствовать техническое обеспечение данной сферы. В Узбекистане автомобильный транспорт является самой большой составляющей всей транспортной инфраструктуры. Общая длина сухопутных дорог составляет 184 000 километров. Из них 42 695 — дороги общего пользования. По сравнению с январем-декабрем 2017 года за 2018 год транспортные услуги выросли на 7,3 трлн и составили 39,4 трлн сум.[3].

Принятая в Республике Узбекистан модель экономического развития способствует повышению значимости сферы сервиса как сектора экономики, призванного повысить уровень трудовой занятости и комфортности жизни населения. Создание дорожно-транспортной инфраструктуры, отвечающей современным требованиям – важнейшее условие развития экономики. Как показало исследование по заказу Организации Экономического Сотрудничества, развитие этой инфраструктуры дает мультипликационный эффект на макро-, мезо- и микроуровне [1].

Данное обстоятельство диктует необходимость модернизации законодательной базы, регулирующей деятельность в сфере дорожно-транспортной инфраструктуры с учетом современных инструментов и подходов. На сегодняшний день недостаточно эффективная нормативно-правовая база – не единственная проблема придорожного сервиса в Узбекистане. Анализ сложившегося положения позволяет выделить ряд актуальных проблем в создании и функционировании системы придорожного сервиса, которые не позволяют обеспечить его эффективность на высоком уровне.

1. Недооценка значимости удовлетворения всех потребностей потенциальных клиентов – автомобилистов и путешественников, а также отсутствие механизмов для мониторинга качества обслуживания.
2. Низкая эффективность процесса таможенного оформления. По состоянию декабря 2018 года она составила 2.42 из 5 по LPI (logistics performance index).
3. Несвоевременность или частота, с которой отгрузки достигают грузополучателя в запланированные или ожидаемые сроки, составляет 3.09 по данным декабря 2018 года. В среднем она достигает 2,960 с декабря 2007 по 2016 год, с 5 наблюдениями по LPI (logistics performance index).

Из вышеперечисленного следует вывод, что развитие придорожного сервиса в Узбекистане сегодня отстает от темпов автомобилизации общества и недостаточно для полноценного развития туристической отрасли [2].

По Постановлению Президента [4], «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 годы» приоритетными задачами определены строительства новых железнодорожных магистралей, повышения уровня электрификации железнодорожных путей, расширение географии полетов, продвижение имеющейся инфраструктуры и комплекса оказываемых услуг на международные авиатранспортные рынки услуг. В Постановлении отмечено, что в настоящее время имеющийся транзитный потенциал республики задействован не в полной мере. Сложившаяся негибкая транзитная и тарифная политика сдерживает привлечение дополнительного транзитного грузопотока. В связи с этим, рекомендуется коммерческим банкам Республики Узбекистан выделение кредитов на приобретение транспортных средств, спецтехники для перевозки и складирования грузов, с даты выпуска которых прошло не более 3 лет, а также других товаров, предназначенных для оказания транспортно-логистических услуг, с процентной ставкой не выше ставки рефинансирования Центрального банка Республики Узбекистан, с льготным периодом до 1 года [5].

Так в целях создания эффективной, отвечающей современным требованиям, системы придорожного сервиса следует определить его сущности и задачи. Необходимо знать какие объекты должны быть включены в систему придорожного сервиса. Под дорожно-транспортной инфраструктурой понимается как транспортная магистраль, так и располагаемые в непосредственной близости от нее стандартизированные объекты придорожного сервиса: мотели, кафе, медицинские и санитарно-гигиенические пункты, автосервисы и топливозаправочные станции, магазины, автостоянки и иные объекты придорожной инфраструктуры. Все это позволяет рассматривать придорожный сервис как комплексную систему, которой можно дать широкое и узкое определение:

- придорожный сервис – это специально организованная сфера деятельности, направленная на удовлетворение потребностей длительное время находящегося в пути (дороге) человека и его транспортного средства.
- придорожный сервис – это сложная система, которая включает в себя совокупность взаимосвязанных элементов, позволяющих максимально эффективно удовлетворять появляющиеся в пути (дороге) потребности человека его автотранспортного средства.

Следовательно, целью придорожного сервиса является поддержание эффективности автотранспортного средства и удовлетворение потребностей передвигающихся на нем людей. Если первая часть цели подразумевает экономический эффект, то вторая часть затрагивает также социальную составляющую, в том числе создание определенной репутации, как системы придорожного сервиса, так и страны.

Как уже отмечалось, в дорожно-транспортную инфраструктуру включаются и автотрассы. Во многих развитых странах строится по несколько дорог хорошего качества между крупнейшими транспортными развязками и создающими большой трафик населенными пунктами: бесплатные, имеющие ограничения по скорости транспортного потока и платные скоростные автомагистрали. В Германии со временем платные дороги окупаются концессионерами и передаются в пользование государству, становясь бесплатными без ограничения скорости. Одновременно со строительством автотрассы вводятся объекты оперативного предоставления дорожной помощи транспортным средствам (эвакуация, ремонт, топливная заправка), информационного обслуживания автотуристов; комплекса бытовых и сопроводительных услуг, которые соответствуют европейским стандартам качества. Согласно различным экспертным мнениям, развитие дорожно-транспортной инфраструктуры позволяет создать не только дополнительные

рабочие места в сфере сервиса и туризма, но и повысить востребованность туристических услуг на 30–40%. В Узбекистане развитие туризма и, соответственно дорожно-транспортной инфраструктуры имеет важное значение для развития экономики в горных регионах.

Для привлечения туристов, прежде всего, необходимо создать соответствующий требованиям западных стран уровень обслуживания, строить придорожные объекты, обеспечивающие жилье, питание, связь, медицинскую помощь, спасательные работы, обеспечить путешественников доступным комфортабельным автотранспортом. Указанное будет способствовать продвижению туристического бренда Узбекистана за рубежом. Таким образом, модернизация дорожно-транспортной инфраструктуры в Узбекистане является одним из важнейших факторов развития региональной экономики.

#### Литература:

1. The wider economic benefits of transport: macro-, meso- and microeconomic transport planning and investment tools. — Paris, OECD, 2008. — 204 p.
2. Таирова Маъсума Мухаммедризаевна Оптимизация инфраструктуры туризма в Бухаре // Вопросы науки и образования. 2018. №15 (27).
3. Статистический комитет РУз/ открытые данные// развитие транспортных услуг в республике Узбекистан за 2017 год. — URL: [https://stat.uz/uploads/docs/uslugi\\_dekabr\\_2018\\_ru.pdf/](https://stat.uz/uploads/docs/uslugi_dekabr_2018_ru.pdf/).
4. Постановление Президента (№ ПП-3422 02.12.2017 числа), «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 годы».
5. Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП 3422 02.12.2017.- «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 годы».