

PRIORITIES AND DIRECTIONS OF STRATEGIC DEVELOPMENT OF TRANSPORT OF UZBEKISTAN FOR A LONG-TERM PROSPECT

Uljabaev, Kamal Uljabaevich, DSc., professor, Academician of the International Academy of Transport CEO of a private enterprise «TRANS EKO» (Uzbekistan)

2/27, Bodomzor Str., Tashkent, Uzbekistan, 100084,

Tel. 998 (71) 234 40 02, +998 (93) 547 18 01

E-mail: transeko@list.ru

Yarashova Vasila Kamalovna, Ph.D., doctoral student

Forecasting and Macroeconomic research Ministry of Economy of the Republic of Uzbekistan

2-21, Tarakkiet St., Olmazar district, Tashkent, Uzbekistan, 100069

Tel. +998 (91) 134 10 11

E-mail: v.yarashova@polito.uz

Abstract. An analysis of the current state of the transport system of Uzbekistan has revealed bottlenecks, prevailing problems and risks. Taking into account the directions of the transport policy of developed countries, conceptual approaches have been formulated for the development and implementation of the Strategy for the development of transport of Uzbekistan for the long term, in particular, the principle of separating the tasks of state regulation of the industry and the performance of economic functions by private entrepreneurs has been put forward, priority areas of antitrust, budget and financial policies, spheres have been identified State responsibility in the management of the transport system, recommended ways to increase the social and economic efficiency of transportation activities, identified the most important areas for improving transport technologies based on logistics principles and the main indicators for the implementation of the Transport System Development Strategy for the future.

Key words: transport system, development strategy; regulation of the transport sector; antitrust and budget policy; tariff and price regulation; priority areas of development, transport infrastructure; structural reform; social politics; Expected Results of the Strategy.

UZOQ MUDDATLI ISTIQBOLDA O'ZBEKISTON TRANSPORTINING STRATEGIK RIVOJLANISHNING USTUVORLIKLARI VA YO'NALISHLARI

Ўлжабоев Камол Ўлжабоевич, и.ф.д., проф., Ҳалқаро транспорт академиясининг академиги

“TRANS EKO” ХКнинг бош директори

100084, Ўзбекистон, Тошкент ш., М.Улуғбек тум., Бодомзор кўч., 2 уй, 27 хонадон

Тел. 998 (71) 234 40 02, +998 (93) 547 18 01

E-mail: transeko@list.ru

Ярашова Васи́ла Камаловна, и.ф.н., докторант

ЎЗР Иқтисодсаноат Вазирлиги,

Прогнозлаш ва макроиқтисодий тадқиқот институти

100069, Ўзбекистон, Тошкент ш., Олмазор тум., Тараққиёт кўч., 2 уй, 21 хонадон

Тел. +998 (91) 134 10 11

E-mail: v.yarashova@polito.uz

Аннотация. Ўзбекистон транспорт тизимининг ҳозирги аҳволини таҳлили асосида мазкур соҳани тўпланиб қолган заиф томонлари, йирик муаммолари ва уларга боғлиқ тизимли ҳавфлар аниқланган. Ривожланган давлатларнинг транспорт сиёсатлари йўналишларини ҳисобга олган ҳолда Ўзбекистон транспортини узок муддатга ривожлантириш истиқболларини ишлаб чиқиш ва уни амалга оширишга тегишли концептуал ёндошувлар таърифланган. Жумладан, тармокни тартибга солиш ва хусусий тадбиркорлар томонидан хўжалик амалларини бажаришни тамомила ажратган ҳолда олиб бориш, монополияга қарши, бюджет ва молия сиёсатларини юритишни устувор йўналишлари аниқланган, транспорт тизимини бошқаришда давлатни масъулияти сфералари белгиланган, таркибий ислохотларнинг устувор йўналишлари, транспорт технологияларини логистика принциплари бўйича такомиллаштиришга қаратилган илмий ва лойиҳа ечимларининг муҳим йўналишлари белгиланган, мамлакат транспорт тизимини ривожлантириш истиқболлари Стратегиясини амалга оширишни асосий индикаторлари аниқланган.

Таянч тушунчалар. Транспорт тизими; стратегик ривожлантириш; тартибга солиш; монополияга қарши ва бюджет сиёсати; тариф ва нарх-навони; транспорт инфраструктураси, устувор йўналишлар; таркибий ислохотлар; ижтимоий сиёсат; транспортни ривожлантириш, Стратегия натижалари.

ПРИОРИТЕТЫ И НАПРАВЛЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА УЗБЕКИСТАНА НА ДОЛГОВРЕМЕННУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

Ульджабаев Камал Ульджабаевич, д.э.н., профессор, академик Международной академии транспорта
Ген. директор ЧП “TRANS EKO”

100084, Узбекистан, г.Ташкент, М.Улугбекский тум., ул. Бодомзор, д.2, кв.27

Тел. 998712344002, +998935471801

E-mail: transeko@list.ru

Ярашова Васи́ла Камаловна, к.э.н., докторант

Институт прогнозирования и макроэкономических исследований Минэкономпрома РУз

100069, Узбекистан, г.Ташкент., Алмазарский тум., ул. Таракиёт, д. 2, кв. 21

Тел. +998 (91) 134 10 11

E-mail: v.yarashova@polito.uz

Аннотация. Анализ современного состояния транспортной системы Узбекистана позволил выявить узкие места, сложившиеся проблемы и риски. С учетом направлений транспортной политики развитых стран сформулированы концептуальные подходы по выработке и реализации Стратегии развития транспорта Узбекистана на долгосрочную перспективу. В частности, выдвинут принцип разделения задач государственного регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций частными предпринимателями, определены приоритетные направления антимонопольной, бюджетной и финансовой политики, сферы ответственности государства в управлении транспортной системой, рекомендованы пути повышения социальной и экономической эффективности перевозочной деятельности, определены важнейшие направления совершенствования транспортных технологий на принципах логистики и основные индикаторы реализации Стратегии развития транспортной системы на перспективу.

Ключевые слова: транспортная система, стратегия развития; регулирование сферы транспорта; антимонопольная и бюджетная политика; тарифно-ценовое регулирование; приоритетные направления развития, транспортная инфраструктура; структурная реформа; социальная политика; ожидаемые результаты Стратегии.

1. ВВЕДЕНИЕ

За годы независимости в Узбекистане 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 транспортной деятельности в условиях рынка. Узбекистан является одним из суверенных участников и полноправным субъектом глобальных экономических процессов международной интеграции в рамках СНГ, ШОС, ОИС по решению проблем транспорта успешно сотрудничает с известными международными организациями (ИКАО, ОСЖД, АСМАП) и международными финансовыми институтами (МВФ, АБР, ИБР, ЕБРР, Всемирный Банк и др.).

В настоящее время на долю транспорта приходится 8% ВВП страны, 17,6% основных фондов, 1,5% занятых в экономике, 30% оказываемых населению платных услуг. За последние 18 лет среднегодовой прирост транспортных услуг составил для грузовых перевозок 2,1%, для пассажирских перевозок – 5%. При этом темпы роста транспортных услуг неодинаковы по видам транспорта. Личный автотранспорт сегодня принял на себя часть грузо- и пассажиропотока массового общественного транспорта не только с короткопробежных и пригородных линий, но и с дальних сообщений [10].

На рынке услуг пассажирского транспорта происходит непрерывное перераспределение пассажиропотоков между альтернативными видами транспорта, исходя из возможностей удовлетворения ими платежеспособного спроса различных слоев населения. Начавшееся ускорение темпов роста экономики и повышение уровня жизни в Узбекистане положительно сказались на объемах перевозок пассажиров. В 2018 г. пассажирооборот всех видов транспорта составил 121,3 млрд. пасс-км и увеличился по сравнению с уровнем 2010 г. на 58% (в т. ч. на автотранспорте на 60%, по железным дорогам – на 48%, авиатранспортом – на 52%, городским электротранспортом – уменьшился на 20,4%), выросла подвижность населения [10].

На рынке грузовых перевозок сложились несколько медленные темпы роста грузооборота. В 2018г. его величина составила 71,3 млрд. ткм, т.е. по сравнению с 2010 годом он возрос на всего 6,3%, в т.ч. на железных дорогах – на 2,3%, трубопроводном – на 16%, а на автотранспорте – он уменьшился на 40,4%. При этом средняя дальность перевозки 1 т груза за указанный период в среднем на всех видах транспорта уменьшилась с 64 км до 57 км (в т. ч. на железных дорогах с 392 до 335 км, на автотранспорте – с 23 до 13,2 км, на трубопроводном – с 626 км до 464 км, что также свидетельствует о перераспределении между этими видами транспорта грузовых перевозок.

2. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ, СИСТЕМНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И РИСКИ

В мировых рейтингах по оценке уровня компетенции в сфере транспорта и доступности логистики Республика Узбекистан, получив наименьший балл по критерию «Эффективность и скорость работы таможи» для бизнеса по расчётному показателю «Logistics Index Performance (LPI)», занимает 99-е место среди 160 стран, охваченных Всемирным Банком для изучения данного вопроса. 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.

В транспортной системе страны в целом и отдельных ее подотраслях накопились и сохраняются ряд нерешенных проблем и риски, связанные с её развитием и регулированием:

- отсутствует необходимая координация и комплексность в управлении развитием и функционированием транспортной системы;
- недостаточное использование выгод от геополитического состояния и транзитного потенциала страны, что связано с чрезмерной сложностью для выхода её в мировые транспортные коммуникации и прежде всего отсутствием путей сообщений к железным дорогам Индии и Китая;
- транспортёмкость ВВП (приведенные тонна-км, приходящиеся на единицу ВВП), хотя и сократилась за годы независимости более чем втрое, но она остаётся ещё высокой в сравнении с развитыми странами;
- состояние и темпы развития автомобильных дорог, особенно в сельской местности, не соответствуют установленным стандартам и темпам роста автомобилизации;
- существуют определенные различия по регионам в развитии транспортной инфраструктуры;
- доля однопутных железных дорог составляет 90% от общей протяженности путей сообщения, что снижает маневренность и мобильность железнодорожного транспорта, прежде всего при перевозке дорогостоящих товаров и скоропортящихся продуктов, особенно при экспортных их отправлениях;
- доля железных дорог на рынке услуг транспорта явно недостаточна в освоении массовых грузо- и пассажиропотоков во внутренних межрегиональных сообщениях, что в конечном счете сказывается на низкой доле их в ВВП (в 2017г. -1 %);
- наличие разных стандартов железнодорожной колеи приводит к финансовым, временным и другим потерям при перевозках по межконтинентальным транспортным коридорам, что в известной мере актуализирует поиски решений проблем автоматического перевода колесных пар вагонов для работы на другой ширине колеи;
- технологический уровень транспортных систем не обеспечивает в необходимой мере установленные технические регламенты и требования по их безопасной эксплуатации;
- устойчиво сохраняются тенденции старения основных фондов во всех отраслях транспорта, не в полной мере используются производственные мощности действующих объектов, особенно транзитного потенциала страны;
- меры по государственной поддержке отраслей транспорта сильно ослабли, а излишнее присутствие государства в деятельности предприятий транспорта существенно усилилось;
- на транспорте не завершены институциональные и структурные преобразования, не сбалансированы в должной степени механизмы государственного и рыночного регулирования.

Все это уже сегодня сказывается на мобильности и конкурентоспособности транспортной системы страны, создает серьезную угрозу замедления общеэкономического роста республики, ослабления ее позиции на мировом рынке.

3. НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РАЗВИТЫХ СТРАН

В последнюю четверть XX века в ряду основных направлений социально ориентированной стратегии западных государств транспортная политика заняла видное место, нацеленная на повышение эффективности национальной экономики, которая стала измеряться не традиционными количественными показателями, а качественными индикаторами, прежде всего уровнем качества жизни населения. При этом эффективность транспорта в странах Запада не сводится только к улучшению его собственных технико-экономических, эксплуатационных или финансовых показателей, но и выражается степенью участия в экономической и социальной жизни общества [5, 6, 9].

Поэтому все большее применение находят такие формы организации рыночных связей, как логистика, а транспорт становится неотъемлемым участником логистического «конвейера товаро- и пассажиродвижения» и вся система управления работает на общий экономический и социальный эффект[5]. Доля транспорта в ВВП большинства стран колеблется в пределах 4-9%, а в занятости – 3-8%. Эти данные не включают индивидуальный и внутрифирменный транспорт, который увеличивает значение транспортных услуг в экономике, особенно в случае наличия значительного неформального сектора. Как правило, доля транспортных услуг в ВВП понижается по мере увеличения национального дохода. Наиболее высока она в странах Азии, затем – в Латинской Америке и Африке. Занятость на транспорте в 1980-е годы увеличилась в основном в странах мировой периферии [16].

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 дорожно-транспортных происшествий (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.).

С одной стороны, государственное управление в транспортной системе необходимо, поскольку транспорт является стратегической областью деятельности и необходимым условием всякого производства.

При этом учитываются следующие направления регулирования сферы: контроль деятельности 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.

Мировой опыт показывает, что вне зависимости от выбранной модели, правительства и администрации многих городов мира пытаются проводить политику ограничения роста бюджетных субсидий и тарифов на перевозку [8, 9, 15]. 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 % [16].

В настоящей статье изложены концептуальные подходы по выработке и реализации транспортной политики Узбекистана с использованием принципиальных подходов и приемов составления концепций и стратегических программ развития транспорта, принятых Комиссией ЕС [7], правительствами Российской Федерации [11], Республики Казахстан [12] и других стран.

4. УСИЛЕНИЕ РОЛИ ГОСУДАРСТВА В РЕГУЛИРОВАНИИ СФЕРЫ ТРАНСПОРТА

Государственное регулирование сферы транспорта и финансирование государством отдельных элементов и видов транспортной 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 [7]. 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 [2, 3, 13].

Государство сохраняет ответственность за состояние транспортной инфраструктуры и безопасность транспортного процесса, а также за 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 в стратегическом плане на макроуровне, учитывая технико-экономические и экологические особенности эксплуатации каждого вида транспорта, а также конкурентные преимущества и слабые стороны их на рынке транспортных услуг, рассматривает транспорт в целом как единый объект управления.

Единство транспортной системы 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 [5]. 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.

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 [7, 14, 15]. 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 оправданна, следует поощрять использование различных форм государственно-частного партнерства (ГЧП).

Сферами ответственности государства в управлении транспортной системой страны являются [11, 12, 13]:

- недопущение возникновения правовых и административных барьеров в процессах перевозок пассажиров и грузов, а также оказания сопутствующих им услуг;
- совершенствование институциональных механизмов регулирования транспортной деятельности;
- решение задач оборонного и мобилизационного характера;

- обеспечение технологической и экологической безопасности на транспорте, выработка и контроль выполнения стандартов безопасности транспортных процессов и норм воздействия транспорта на окружающую среду[5];
- поддержание в работоспособном состоянии опорной транспортной инфраструктуры;
- выработка и контроль соблюдения правил конкуренции и условий доступа к инфраструктуре;
- обеспечение минимальных стандартов транспортного обслуживания для всех слоев населения и регионов страны, целевая поддержка пользователей или операторов в тех случаях, когда рынок не может обеспечить их соблюдение;
- обеспечение соответствия в каждом регионе степени развития транспортной инфраструктуры уровню развития экономики;
- обеспечение интеграции транспортной инфраструктуры Узбекистана в мировую транспортную систему;
- проведение структурных реформ на транспорте, с учетом структуры созданного Минтранса с его структурными органами в регионах.

Государство стимулирует и поддерживает развитие конкуренции на рынке транспортных услуг, обеспечение доступности и полноты транспортных услуг для наименее обеспеченных слоев населения и для людей с ограниченными физическими возможностями, создание условий для инноваций на транспорте. Приоритетными направлениями транспортной политики являются реализация инвестиционных проектов, особо значимых для экспорта транспортных услуг и ликвидации отставания в развитии транспортной инфраструктуры, создание благоприятных условий для отечественных транспортных операторов на международных рынках транспортных услуг [2, 3, 4].

Государственное управление транспортом включает также и меры, учитывающие повышение доступности и безопасности перевозочной деятельности при диверсификации оказываемых транспортными компаниями услуг. Обеспечение доступности и расширение использования транспортных средств (автомобилей, речных и воздушных судов) для личных потребностей, нужд домохозяйств и широкого слоя различных потребителей-субъектов рынка предполагает наличие адекватных форм регулирования и контроля, направленных, прежде всего, на соблюдение стандартов безопасности и экологичности транспортного процесса в сфере некоммерческого использования транспортных средств. При этом важнейшая и ответственная задача государства – обеспечение системного регулирования процесса автомобилизации страны, активное налаживание ГЧП в сфере транспорта.

В рамках разграничения предметов ведения и полномочий между республиканскими и местными органами управления транспортом на уровне правительства Республики Узбекистан:

- принимаются кодексы, законы и иные базовые нормы и стандарты, относящиеся ко всей транспортной системе и к отдельным видам транспорта;
- устанавливаются единые требования по обеспечению безопасности и экологичности транспортного процесса;
- принимаются принципиальные решения по развитию опорной транспортной сети;
- принимаются нормативные правовые акты, относящиеся к межрегиональным перевозкам, и осуществляется их регулирование.
- Законодательство должно предусматривать возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов как в потреблении транспортных услуг, так и в уровнях развития транспорта[1, 13, 14]. Состав модели стратегического планирования включает следующие подсистемы:
 - экономический рост: основные показатели – стоимость перевозок (постепенное снижение), полнота транспортного обслуживания (последовательное повышение) и рентабельность транспортных отраслей (постепенное увеличение);
 - социальное благополучие: основные показатели – густота транспортной сети (тенденция к повышению), ДТП на транспорте (тенденция к понижению) и повышение качества транспортного обслуживания (постепенное улучшение);
 - 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 вышеперечисленных показателей конечного потребления транспортных услуг составляют так называемые социальные нормы потребления услуг транспорта, рекомендуемые национальными стандартами и другими нормативными актами Республики Узбекистан. Указанные 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 для регулирования и выравнивания уровня жизни, в т. ч. уровня и качества 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.

Отдельные функции управления транспортом могут передаваться специализированным государственным учреждениям и унитарным предприятиям, создаваемым с участием операторов и пользователей транспортных услуг, специализированным структурам, а также другим саморегулируемым (ассоциациям, союзам и т.п.) организациям.

Налоговая политика в транспортном секторе должна учитывать особенности формирования и развития внешнего и внутреннего рынков товаров и транспортных услуг и обеспечивать для отечественных транспортных организаций, как минимум, равные конкурентные условия при работе на этих рынках, а также существенные различия в рентабельности различных видов транспортной деятельности и не создавать одним операторам неоправданных конкурентных преимуществ перед другими. Она должна обеспечивать необходимые условия для нормального воспроизводства объектов транспортной инфраструктуры, многие из них носят характер долгосрочной эксплуатации, с учетом их высокой фондоемкости и длительных периодов амортизации и стимулировать применение экономически наиболее эффективных, безопасных и экологически ориентированных транспортных технологий [8, 9, 10]. В перспективе здесь должен быть осуществлен переход к принципу "пользователь платит", в соответствии с которым стоимость услуг, включая налоговые платежи, приближается к полным экономическим издержкам, прежде всего, связанным с экологическим ущербом, наносимым транспортной деятельностью, и с использованием инфраструктуры.

Основными направлениями регулирования и развития рынка транспортных услуг являются совершенствование антимонопольного регулирования, поэтапный переход от ценового регулирования к рынку свободных цен, создание условий, обеспечивающих недискриминационный доступ операторов-перевозчиков и потребителей транспортных услуг к транспортной инфраструктуре, а также устранение неоправданных административных и экономических барьеров для конкуренции транспортных операторов.

Коммерциализация использования транспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов потребует поэтапную приватизацию отдельных элементов транспортной инфраструктуры, совершенствования системы допуска к транспортной деятельности на основе механизмов лицензирования и подтверждения соответствия транспортных средств и услуг установленным требованиям, а также усилением в сфере стимулирования и инициирования малого и частного бизнеса и государственно-частного партнерства (ГЧП).

Улучшение антимонопольного регулирования транспорта предусматривает разграничение рынка транспортных услуг и сектора нерыночной эксплуатации транспортных средств, сокращение естественно-монопольных сфер деятельности с постепенным замещением прямого регулирования рыночными методами, развитие механизмов реального контроля рыночной и нерыночной концентрации транспортных средств на рынке услуг.

Тарифно-ценовое регулирование в сфере транспорта должно быть, по-возможности, ограничено сферами естественных монополий. При этом должен обеспечиваться баланс интересов операторов и пользователей транспортных услуг. Развитие рыночных отношений в сфере должно сопровождаться адекватным совершенствованием содержания форм статистического наблюдения и улучшения коренным образом всей системы информационного обеспечения как пользователей, так и поставщиков транспортных услуг [7].

Перспективная модель финансирования транспортной инфраструктуры должна быть ориентирована на создание условий для повышения ее инвестиционной привлекательности. Приоритетным направлением привлечения негосударственных средств в эту сферу является ГЧП, основной формой его являются концессии, прежде всего, в сферах железнодорожного строительства, платных дорог, реконструкция транспортно-дорожной инфраструктуры, развития аэропортов, городского общественного транспорта, ремонта подвижного состава [7, 9].

Важным направлением инновационного развития и совершенствования транспортных технологий в сфере грузовых перевозок является интеграция производственных и транспортных процессов на принципах логистики [5]. Государство стимулирует создание в регионах транспортно-логистических кластеров на рынке транспортных услуг, способствуя комплексной информатизации транспортного процесса.

На основе современных подходов к техническому регулированию необходимо усовершенствовать системы формирования и контроля нормативных требований к транспортным средствам и оборудованию, которые разрабатываются, производятся в стране или ввозятся в Узбекистан по импорту. В стране должен быть установлен единый порядок введения в действие на ее территории международных технических требований, к которым она уже присоединилась.

Бюджетное финансирование транспортного сектора должно, прежде всего, направляться на:

- обеспечение выполнения в транспортной сфере функций государственного управления, целевое субсидирование операторов на отдельных видах транспортной деятельности;
- гарантированное поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов транспортной системы, находящихся в государственной собственности;
- стимулирующее или доленое финансирование важнейших проектов, связанных с ликвидацией отставания в развитии транспортной инфраструктуры, в т. ч. – в форме бюджетного обеспечения иностранных или коммерческих заимствований;
- гарантированное финансирование закрепленных в нормативных актах государственных обязательств, в т. ч. по финансированию выданных органами государственной власти социальных мандатов;
- компенсацию потерь доходов владельца инфраструктуры и перевозчика, возникших в результате государственного регулирования тарифов;

- выполнение мероприятий по поддержке мобилизационной готовности транспортных формирований. Совершенствование бюджетной политики в отношении транспорта может осуществляться в следующих направлениях [7, 9, 10]:
- при субсидировании отдельных видов деятельности – переход от покрытия убытков транспортных операторов к закупке транспортных услуг;
- расширение среднесрочного бюджетного планирования, отражающего стратегические направления развития транспорта;
- исключение бюджетного финансирования проектов при наличии конкурирующих частных проектов или потенциально конкурирующих между собой инвестиционных проектов;
- увеличение доли иницирующего или частичного бюджетного финансирования инвестиционных проектов с участием частного капитала;
- отказ от полномасштабного финансирования коммерчески окупаемых проектов, усиление целевого характера финансирования проектов по развитию транспортной инфраструктуры, реализация программно-целевого принципа при их планировании и исполнении бюджета по статьям расходов;
- исключение нецелевого использования финансовых средств транспортных организаций в сферах, не связанных непосредственно с транспортной деятельностью.

5. НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СТРУКТУРНЫХ РЕФОРМ

Стратегическими направлениями осуществления структурных преобразований на транспорте являются повышение социальной и экономической эффективности транспортной деятельности, снижение издержек на доставку грузов и пассажиров, улучшение качества работы и конкурентоспособности транспорта, повышение привлекательности его как сферы бизнеса и инвестиций. Содержанием структурных реформ в сфере являются дальнейшее совершенствование правовой базы для развития рыночных механизмов, сокращение государственного участия в транспортной деятельности, уменьшение доли монопольного сектора [1, 2, 3, 9].

Реформа железных дорог осуществляется на принципах централизованного диспетчерского управления при сохранении единой государственной инфраструктуры и государственного контроля за деятельностью железнодорожного транспорта. Основными направлениями развития инфраструктуры железных дорог в долгосрочной перспективе являются:

- усиление линий на направлениях Бухара – Мискин, Ургенч – Хива, формирование альтернативного транспортного коридора с постройкой новых железных дорог (Кучлук – Янгиер – Рзд.205, Уччулач – Навои), разгружающих основные напряженные направления на подходах к Ташкенту, Самарканду и другим крупным транспортным узлам, вторых путей на направлениях Ташкент – Ангрен, Мароканд – Карши – Бухара – Мароканд;
- участие в постройке и усилении международных транзитных коридоров на направлениях Узбекистан – Киргизия – Китай, Кунград – Актау, Мазари Шариф – Герат и далее в Пакистан и Индию;
- поэтапное обновление и модернизация производственных фондов и оптимизация эксплуатационной работы транспортной сети, совершенствование управления перевозочным процессом;
- расширение полигона электрификации с доведением доли электротяги в грузо- и пассажирообороте до 80%;
- развитие скоростного и высокоскоростного движения, поэтапная реконструкция и модернизация железнодорожных линий общей протяженностью более 2 тыс. км для организации скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов; участие в организации скоростного движения по туристическим маршрутам на направлениях Ташкент – Туркестан, Ургенч (Нукус) – Самарканд – Ташкент – Алматы;
- внедрение разработки по автоматическому преобразованию колесных пар с системой переключения на нормальную колею и наоборот;
- внедрение современных информационно-управляющих систем, модернизация устройств АТС и энергоснабжения.

Структурные преобразования на автотранспорте предусматривают: максимальное использование конкурентных его преимуществ и возможностей для повышения мобильности населения и ускорения товародвижения; уменьшение негативных последствий автомобилизации; снижение всех видов издержек, связанных с осуществлением автотранспортной деятельности. Автомобилизация в стране, обеспечивая новое качество жизни людей и способствуя развитию предпринимательства, сопровождается и серьезными негативными последствиями, связанными с ущербом от ДТП, загрязнением атмосферы, перегрузкой дорог и городских улиц и рядом других факторов.

Стратегия развития дорожного хозяйства должна быть ориентирована на достижение соответствия между спросом и предложением пропускной способности дорожной сети в условиях роста парка транспортных средств исходя из перспективного уровня автомобилизации «один автомобиль на семью», а также доведение транспортно-эксплуатационных качеств дорог до уровня международных стандартов, повышение безопасности дорожного движения и сокращение числа ДТП по причине дорожных условий [5, 9, 10].

Главные направления развития инфраструктуры автомобильного транспорта: завершение формирования единой автодорожной сети и ее интеграции в системы автодорог международного значения Европы и Азии; развитие сети местных дорог для решения социальных проблем сельского населения; улучшение городских

улично-дорожных сетей и совершенствование системы организации и регулирования дорожного движения; модернизация и строительство кольцевых и обводных дорог в целях разгрузки радиальных магистралей на подходах к Ташкенту и другим крупнейшим городам; повышение несущей способности важнейших магистралей в составе международных транспортных коридоров (МТК); формирование скоростных автомобильных дорог с элементами платных дорог на направлениях Ташкент – Самарканд – Бухара – Хива, Ташкент – Андижан, создание крупных терминальных комплексов, в первую очередь, в регионах, примыкающих к МТК.

Реформа сферы городского пассажирского транспорта (ГПТ) осуществляется на основе: полномочий хокимиятов и ответственности их за организацию транспортного обслуживания; государственной поддержки реформ (принцип «субсидии и гранты – в обмен на реформы»); развития рыночно-конкурентной среды при свободе выбора конкурентной модели.

Важнейшие направления развития инфраструктуры ГПТ: формирование опорной сети Ташкентского метрополитена; приоритетное развитие электрического транспорта в Ташкенте и других регионах; обновление парка подвижного состава, модернизация ремонтной базы.

Осуществляемая реформа сферы гражданской авиации предусматривает: создание условий для обновления основных фондов аэропортов и внедрение современных технологий для обеспечения международного уровня работы пересадочных узлов; расширение сферы услуг по ремонту и техническому обслуживанию авиатехники, включая экспортные услуги в этой сфере; приватизацию аэропортов и акционирование объединенных авиапредприятий с одновременным разделением их на независимые хозяйствующие субъекты (авиационные компании и аэропорты).

Важнейшие направления развития инфраструктуры: обновление и модернизация самолето-моторного парка; реконструкция и модернизация аэропортов в регионах; открытие новых воздушных трасс для полетов воздушных судов отечественных и зарубежных авиакомпаний; повышение эффективности взаимодействия национальной системы с зарубежными системами организации воздушного движения (ОВД); оптимизация количества международных и узловых аэропортов, осуществление в приоритетных аэропортах глубокой модернизации производственных объектов; техническое перевооружение системы ОВД; возрождение «малой авиации» в отдаленных регионах Узбекистана [2, 9].

Основные направления развития инфраструктуры на трубопроводном транспорте: реконструкция и техническое переоснащение действующих нефтепроводов и газопроводов; расширение и реконструкция газотранспортной системы; развитие инфраструктуры в соответствии с приоритетами обеспечения надежного газоснабжения потребителей и диверсификации экспорта энергоносителей; формирование развитой трубопроводной сети с выходами в Китай, Россию через соседние страны.

5.1. Формирование системы научного обеспечения сферы

Разработка и реализация в рамках Стратегии приоритетных направлений развития транспортной системы, сбалансированных со стратегическими целями и задачами экономического и социального развития страны, немыслима без создания научной базы и систем научного обслуживания транспортного комплекса. Мероприятия по реализации инновационной политики транспортных компаний формируются в рамках «Программы НИР: Транспорт–2035». Данной программой необходимо охватить актуальные решения по исследованиям и разработкам всего комплекса проблем в области научно-технической и экономической политики в отраслях транспорта

Среди научно-технических и экономических проблем приоритетными являются Целевые комплексные программы (ЦКП) по разработке и внедрению результатов научных и проектных решений по следующим тематическим направлениям:

- Стратегия развития рыночных отношений в сфере транспорта (Транспорт–2035: Регулирование рынка услуг транспорта);
- Генеральная схема развития и модернизации транспортных коммуникаций Узбекистана на период до 2040 года (Генсхема–2040);
- Прогрессивная технология организации перевозок на принципах транспортной логистики (Транспортная логистика–2030);
- Концепция расширения и организации скоростного и высокоскоростного движения на перспективу (ВСД–2040);
- Разработка и внедрение с учетом достижений передового зарубежного опыта прогрессивной технологии и систем технического обслуживания и ремонта подвижного состава (ТОиР–2030);
- Совершенствование статистики и информационного обеспечения системы управления перевозками (ТрансИнформ–2030 и др.).

В целях разработки и осуществления контроля за реализацией программ научно-исследовательских разработок в области транспорта рекомендуется создать Национальный научно-исследовательский институт транспорта.

В целом для реализации комплексных мер по эффективному взаимодействию государства и частного сектора, а также эффективного государственного регулирования необходимо завершить разработку Стратегии развития транспорта Республики Узбекистан на период до 2035 года (далее Стратегия ТС-2035), в которой на первом этапе предусматривается формирование соответствующей «Дорожной карты» и принятие ее на уровне правительства Узбекистана. Дорожная карта станет основой для подготовки нормативных правовых актов,

разработки и корректировки государственных и отраслевых программ, а также проведения отдельных мероприятий, направленных на реализацию положений Стратегии ТС-2035.

5.2. Основные направления социальной политики

Главным направлением социальной политики в сфере транспорта является разработка и реализация системных мероприятий по усилению социальной защиты работников [1, 2]. Важным аспектом социальной политики является также разработка и реализация до 2030 г. мероприятий по росту производительности труда в транспортных компаниях, обеспечивающих ее прирост ежегодно не менее чем на 1,5 - 2% [11, 13, 14].

Реализация целенаправленных мер по организации непрерывного образования персонала предусматривает подготовку кадров в колледжах и специализированных учебных заведениях с учетом их профессиональных наклонностей и навыков, повышение квалификации руководящего персонала и специалистов на постоянно действующих курсах в учебных заведениях страны с целью их дополнительного профессионального и бизнес-образования, более глубокого овладения ими навыков рыночной экономики. Здесь необходимо, прежде всего, соблюдение условий государственных стандартов, определяющих возросшие требования к содержанию и качеству обучения на всех ступенях образования.

Для комплексного решения этих и других актуальных задач социальной политики требуется создание Государственного университета транспорта (ГУТ) с Научным центром транспортной логистики.

5.3. Ожидаемые результаты реализации Стратегии

Реализация Стратегии ТС-2035 будет способствовать:

- обеспечению устойчивой и ритмичной работы потребителей-клиентуры транспортных услуг путем повышения качества и надежности функционирования транспорта;
- повышению конкурентоспособности национальной экономики, ускорению темпов экономического и социального развития страны путем прироста объемов валового регионального продукта и занятости населения в регионах, благодаря снижению издержек на перевозку грузов и пассажиров, обеспечению бесперебойной работы транспорта;
- улучшению экологической обстановки в регионах за счет приоритетного развития экологически чистых видов транспорта и укрепления их технической базы; росту благосостояния народа и улучшению качества жизни вследствие обеспечения доступности и повышения качества транспортных услуг, комфорта, роста скорости доставки и экономии общественного времени;
- укреплению экономической и политической независимости страны, повышению ее обороноспособности, благодаря формированию единой транспортной системы, а также приоритетному развитию и модернизации транспортной инфраструктуры;
- повышению синергетической эффективности транспортной системы путем улучшения взаимодействия и координации работы различных видов транспорта и благодаря обеспечению системного сбалансированного подхода к развитию транспортного комплекса;
- надежному транспортному обеспечению внешнеэкономических связей, реализации транзитного и экспортного потенциала транспортного сектора, что, в конечном счете, содействует эффективной интеграции Узбекистана в мировой рынок и международные транспортные коммуникации;
- повышению уровня доходности транспортных компаний, благодаря увеличению объемов перевозок и улучшению использования инфраструктуры транспортной сети и показателей работы подвижного состава;
- росту занятости населения, благодаря созданию новых рабочих мест, как по основной деятельности, так и в сопутствующих секторах инфраструктуры сервиса и сферах культурно-бытового и информационного обслуживания населения и грузоклиентуры;
- увеличению притока инвестиционных ресурсов в сферу транспорта вследствие значительного роста привлекательности его услуг в результате повышения качества и надежности работы транспорта, подъема уровня капитализации объектов транспорта;

В результате реализации Стратегии ТС-2035 будет в основном завершено создание Национальной (опорной) сети транспортных коммуникаций Узбекистана, в стране практически каждая семья сможет активно пользоваться автомобилем, транспортная подвижность населения вырастет вдвое (в 2017 г. – 4017 пасс-км на 1 жителя в год, в развитых странах – более 10000 пасс-км).

Транспортноемкость ВВП снизится на 42 – 50% (в 2017 г. – 4,4 прив. ткм/1 долл. США ВВП). Повышение темпов развития скоростного движения на железных дорогах, ускоренное развитие гражданской авиации, а также повсеместное развитие автобусов общего пользования, особенно в сельской местности, дадут значительную экономию общественного времени. Заметно возрастут также скорости грузовых сообщений, прежде всего, на основных международных транспортных коридорах. Транзитные перевозки через территорию Узбекистана к концу 2030 года составят 60 – 65 млн. т [9];

Показатель числа дорожно-транспортных происшествий на 100 тыс. населения снизится на 22% (в 2017 году. – 37,1 случаев ДТП). Доля транспорта в загрязнении окружающей среды снизится в 1,5 - 2 раза и составит 35 - 40% (в 2017г. – 70 %, в развитых странах – менее 20%).

Система реализации Стратегии ТС-2035 предусматривает:

- разработку и реализацию мер стратегического и тактического характера, направленных на претворение в жизнь основных положений Стратегии;
- завершение создания институциональных основ регулирования транспорта, внедрение системы индикаторов результативности транспортной политики;
- актуализацию Целевой комплексной программы по приоритетам развития и модернизации транспортной системы Узбекистана на перспективу с подсистемами по отдельным видам транспорта, рассматриваемой в качестве одного из важных инструментов реализации Стратегии.

Ход реализации Стратегии должен отражаться в ежегодном докладе Минтранса «О ходе реализации Стратегии развития транспорта Республики Узбекистан на период до 2035 года». Целесообразно один раз в пять лет осуществлять подготовку ее скорректированной редакции.

В целом реализация Стратегии ТС-2035 обеспечит наиболее эффективное использование возможностей транспорта в интересах социально-экономического развития страны.

6. ВЫВОДЫ

Изложенные в статье концептуальные подходы к стратегическому развитию транспорта Узбекистана на долговременную перспективу охватывают следующие аспекты проблемы:

1. Услуги транспорта как и всякого товара имеют двойственную природу – потребителям их, необходим максимум комфорта, качества и безопасности услуг при минимуме стоимости, а поставщикам указанных услуг – высокие доходы при минимуме затрат. Взвешенный подход, обеспечивающий сбалансированность спроса и предложений этих услуг на данном недостаточно организованном этапе переходного периода, является крайне сложной задачей, требующей от заинтересованных сторон довольно больших усилий, средств и времени.
2. Регулирование сферы транспорта является довольно сложной проблемой, поскольку услугами данной сферы экономики пользуются практически все многочисленные хозяйствующие субъекты и достаточно большая часть населения регионов страны и за ее пределами. Многообразные механизмы взаимоотношений между различными операторами-поставщиками услуг и их потребителями еще не отлажены в должной мере.
3. Стратегическая ориентация развития сферы транспорта должна быть сориентирована на формирование и опережающее развитие единой национальной транспортной системы, обеспечивающей устойчивое и динамичное развитие национальной экономики, рост ее конкурентоспособности, повышение благосостояния и качества жизни в каждом регионе.
4. Усиление роли государства в регулировании сферы основано на качественном улучшении механизмов антимонопольной, бюджетной и налоговой политики, формировании и упрочении конкурентной среды на рынке транспортных услуг при обособлении монопольного и рыночного секторов рынка транспортных услуг и улучшении механизмов тарифно-ценового регулирования и информационного обеспечения как пользователей, так и поставщиков услуг.
5. Разработаны важнейшие принципы и направления развития каждой отрасли транспортной инфраструктуры, включая вопросы интеграции транспортной системы в мировые транспортные коммуникации.
6. Определены важнейшие этапы развития структурных реформ, направления инновационного развития в сфере, изложены механизмы технического регулирования, включая вопросы научного ее обеспечения, подготовки кадров и решения социальных проблем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Шавкат Мирзиёев: Интересы человека – превыше всего. Доклад Президента Республики Узбекистан на торжественном собрании в связи с 24-летием Конституции Республики Узбекистан 7 декабря 2016 года. [In Russian: Shavkat Mirziyoyev. (2016) *The interests of man are above all*. Report of the President of the Republic of Uzbekistan at the solemn meeting in connection with the 24th anniversary of the Constitution of the Republic of Uzbekistan on December 7].
2. Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» от 01.02.2019г. № УП-5647. [In Russian: (2019) Decree of the President of the Republic of Uzbekistan “*On measures to radically improve the public administration system in the field of transport*” dated 01.02.2019. No. UP-5647].
3. Постановление Президента Республики Узбекистан «Об организации деятельности Министерства транспорта Республики Узбекистан» № от 01.02.2019г. ПП-4143.[In Russian: (2019) Decree of the President of the Republic of Uzbekistan “*On the organization of activities of the Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan*” No. 02/01/2019. PP-4143].
4. Постановление Президента Республики Узбекистан от 05.02.2019 г. № ПП-4160 «О дополнительных мерах по улучшению рейтинга Республики Узбекистан в ежегодном отчете Всемирного банка и Международной финансовой корпорации «Ведение бизнеса» [In Russian: (2019) Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated 05.02.2019 No. PP-4160 “*On additional measures to improve the rating of the Republic of Uzbekistan in the annual report of the World Bank and the Doing Business International Finance Corporation*].
5. Bowersox, D. J., Closs, D. J., Cooper, M. B. (2007) *Supply Chain Logistics Management*, McGraw-Hill, New York, 2007.
6. Бернс Д. Цена прибыльности железных дорог США /Железные дороги мира, 2002. С. 417-420. [In Russian: Burns D. U.S. (2002) *Railways Profitability Price /Railway Gazette International*.].

7. White paper – 'European transport policy for 2010: development strategy adopted by the European Council in Gothenburg in June 2001.
8. Oppenheimer P. Mozer N. Privatisation of railway transport in Britain//Modern railways/ - 1999/ - № 4, p.168-169/
9. Транспорт и связь в Узбекистане. Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике. Ташкент: 2018. – 141 с. [In Russian: (2018) *Transport and communications in Uzbekistan*. State Committee of the Republic of Uzbekistan on statistics].
10. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. Утв. министром транспорта РФ 12 апреля 2005 г. [In Russian: (2005) *Transport strategy of the Russian Federation for the period until 2020*. Approved Minister of Transport of the Russian Federation April 12].
11. Транспортная стратегия Республики Казахстан на период до 2015 года. Утв. Президентом Республики Казахстан 11 апреля 2006 г. [In Russian: (2006) *Transport strategy of the Republic of Kazakhstan for the period until 2015*. Approved By the President of the Republic of Kazakhstan on April 11].
12. Ульджабаев К. У. Концептуальные подходы и методологические принципы разработки транспортной стратегии страны/ Илм-фан ва инновацион ривожланиш, 2018, № 2, с.24-43. [In Russian: Uljabaev K. U. (2018) Conceptual approaches and methodological principles for the development of the country's transport strategy. *Ilm-fan wa innovation rivojlanish*, No 2].
13. Ульджабаев К. У., Ярашова В. К. Стратегическое планирование развития железнодорожных пассажирских перевозок. Ташкент: «Exstremum-Press», 2013. – 344 с. [In Russian: Uljabaev K. U., Yarashova V. K. (2013) Strategic planning for the development of rail passenger transportation. Tashkent: *Exstremum-Pres*].
14. *Economic reforms in railway transport*. – Moscow: Nauka, 2012. 192 p.
15. Хусаинов Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте. – М.: Наука, 2012. 192 с. [In Russian: *The economy of countries*. General characteristics.] Available at: <http://f-husainov.narod.ru/monogr2012text.pdf>
16. Экономика стран. Общая характеристика. [In Russian: (2019) *The economy of countries*. General characteristics].