SOI: 1.1/TAS DOI: 10.15863/TAS

International Scientific Journal

Theoretical & Applied Science

p-ISSN: 2308-4944 (print) **e-ISSN:** 2409-0085 (online)

Year: 2022 **Issue:** 10 **Volume:** 114

Published: 21.10.2022 http://T-Science.org

Issue Article

Artiqbay Qurbashevich Aytbaev
Karakalpak State University named after Berdakh
Senior Lecturer of the Department «Economics»

Nazokat Bakhramovna Ibragimova
Karakalpak State University named after Berdakh
Assistant at the Department of Economics

Indira Farkhatovna Pirlepesova
Karakalpak State University named after Berdakh
assistant of the department «Economics»

THE ROLE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE ECONOMY OF THE REPUBLIC OF KARAKALPAKSTAN IN THE CONDITIONS OF ECONOMIC GLOBALIZATION

Abstract*: The article considers the role of transport infrastructure in the economy of the Republic of Karakalpakstan in the context of economic globalization. The problems of development of the transport industry in the Republic are identified.*

Key words*: transport and infrastructure, road transport, railway communication system and rail transportation, market of cargo transportation and transport and logistics services.*

Language*: Russian*

Citation: Aytbaev, A. Q., Ibragimova, N. B., & Pirlepesova, I. F. (2022). The role of transport infrastructure in the economy of the Republic of Karakalpakstan in the conditions of economic globalization. *ISJ Theoretical & Applied Science, 10 (114)*, 276-280.

Soi: http://s-o-i.org/1.1/TAS-10-114-40 ***Doi***: crossref https://dx.doi.org/10.15863/TAS.2022.10.114.40

Scopus ASCC*: 1408.*

РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЭКОНОМИКЕ РЕСПУБЛИКИ КАРАКАЛПАКСТАН В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИЙ ЭКОНОМИКИ

Аннотация*: В статье рассмотрены роль транспортный инфраструктуры в экономике Республики Каракалпакстан в условиях глобализаций экономики. Определены проблемы развития транспортной отрасли в Республике.*

Ключевые слова*: транспорт и инфраструктура, автомобильный транспорт, система железнодорожного сообщения и железнодорожные перевозки, рынок грузоперевозок и транспортно-логистических услуг.*

Введение

Транспорт и инфраструктура играют важную роль в экономике Узбекистана. Проведение открытой экономической политики требует выхода на новые рынки. Узбекистан стремится диверсифицировать свой экспорт. Помимо традиционных рынков, таких как Центральная Азия и Россия, страна увеличивает поставки в Китай, страны Европы и Турцию. В том числе Транспортная система Республики Каракалпакстан (РК) представлена всеми видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным, внутренним водным, трубопроводным, сетью автомобильных и железных дорог. В г. Нукусе функционирует

международный аэропорт, отвечающий современным требованиям.

География во многом определяет возможности стран к развитию. В мире насчитывается более сорока государств, не имеющих прямого доступа к морским перевозкам, тем самым отрезанных от наиболее дешевого вида транспортных путей. И их торговые отношения во многом зависят от уровня развитости, транзитных возможностей и открытости стран-соседей, а главное — от политической воли. Особое значение придается этому вопросу и в Узбекистане.

Основная часть.

Система автомобильно-дорожного сообщения.

Протяженность автомобильных дорог и магистралей в РК составляет 11061 тыс. км, включая автомагистрали международного, республиканского, регионального значения. Через территорию республики проходит национальная автотрасса, построенная по международным стандартам, с выходом на соседние страны (Россия и Казахстан). Следует отметить, что уровень развития автомобильных дорог в РК более чем в 4 раза отстает от средних показателей по стране. В отдельных районах (за исключением Шуманайского, Чимбайского, Нукусского) недостаточно развиты автомобильные дороги из-за отдаленности и труднодоступности сельских территорий. Роль автомобильных перевозок будет со временем увеличиваться, поскольку они являются более быстрыми и надежными, а так же связаны с более низким уровнем риска утраты или повреждения отдельных видов грузов. Так, для ряда скоропортящихся продуктов и срочных товаров автоперевозки являются единственным реальным способом транспортировки. В силу этого, автомобильный транспорт является предпочтительным средством перевозки сельскохозяйственной продукции, текстильных изделий и других несырьевых товаров, вывозимых из Республики Каракалпакстан. Большинство автомобильных дорог нуждается в реконструкции и реабилитации по стандарту европейских автомобильных дорог Е-40, как это было сделано на примере автодороги Кунград-Бейнеу. Имеется потребность в реализации проекта реконструкции автомобильной дороги Бейнеу — Акжигит — Нукус совместно с Казахстаном, что позволит увеличить среднюю скорость движения с 50 до 100 км/ч и грузопоток - с одной до 6 тысяч автомобилей в сутки. Бейнеу сегодня – главная точка, через которую проходят железнодорожный и автомобильные пути. Реконструкция дороги «Бейнеу-Акжигит-Нукус» позволит открыть коридор к прикаспийским странам, странам Средней Азии, к России и Европе, поскольку участок дороги входит в состав международного транзитно-транспортного коридора «Ташкент – Самарканд – Бухара – Нукус – Бейнеу – Атырау - Астрахань», с выходом в Прикаспийский регион и страны Европейского Союза. Требуется также открытие новых регулярных международных маршрутов по перевозке пассажиров, что могло бы стимулировать развитие туризма.

Плохое состояние дорог приводит к снижению скорости передвижения и ускоряет физический износ автомобильного парка. В конечном итоге, это ведет к удлинению сроков выполнения транспортировки и срывам поставок. Большая часть межхозяйственных сельских автомобильных дорог, улиц городов, городских поселков, кишлаков и аулов не отвечает установленным требованиям качества и безопасности движения. Дорожные организации районов и городов не на должном уровне оснащены дорожно-ремонтной техникой, материально-сырьевыми ресурсами, ежегодно выделяемые средства недостаточны для обеспечения надлежащего содержания и качественного выполнения работ по ремонту межхозяйственных сельских автомобильных дорог, улиц городов, городских поселков, кишлаков и аулов. Финансирование мероприятий по строительству, реконструкции, ремонту, оснащению и эксплуатации автомобильных дорог общего пользования в соответствии с утвержденными расходами в отдельных случаях оказывается несвоевременным. Оснащение улично-дорожной сети техническими средствами регулирования дорожного движения и системами сбора информации о транспортных потоках, подключенных к интеллектуальным транспортным системам, обеспечивающим управление наземным общественным транспортом, практически отсутствует. Качество образования и подготовка профессиональных кадров в целом для отрасли на базе Ташкентского института по проектированию, строительству и эксплуатации автомобильных дорог и профильных профессиональных колледжей пока остаётся низким, а объёмы подготовки специалистов с высшем образованием не покрывают потребности отрасли в таких специалистах.

Таким образом, требуется совершенствование технологической и технической базы строительства и содержания автомобильных дорог, а также ускоренное развитие объектов придорожной инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства. Правительством страны предпринимаются системные меры по совершенствованию системы управления дорожным хозяйством.

Территориальная дорожно-эксплуатационная организация ГАК «Узавтойул»

в Республике Каракалпакстан была преобразована в территориальное главное управление Государственного комитета Республики Узбекистан по автомобильным дорогам, при котором были созданы инжиниринговая компания «Служба заказчика региональных дорог», способствующая повышению качества проектных и дорожно-строительных работ, а также специализированные предприятия по ремонту региональных автомобильных дорог.

«Система железнодорожного сообщения и железнодорожные перевозки.

Протяжённость железных дорог в РК составила 845,3 км. Железнодорожные пути в РК пригодны для эксплуатации грузовых поездов со скоростью 100 км/час. Железная дорога Ташкент – Учкудук – Нукус проходит через территорию ряда сельских районов. Во избежание простоев на пограничном и таможенном контроле на территории Туркменистана, в Узбекистане была построена железнодорожная линия Нукус–Мискен–Учкудук–Бухара.

Вместе с тем, требуются строительство отдельных участков дорог или реконструкция старых в рамках программ международных организаций, позволяющих набирать скорость до 160 км/час. Железнодорожную инфраструктуру региона необходимо развивать, чтобы мощности были рассчитаны на гораздо более значительные объемы перевозок. Парк локомотивов и вагонов, а также прочие элементы технической базы регионального отделения ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» в РК требуют модернизации. Подвижной состав железных дорог РК характеризуется высокой степенью морального и физического износа.

В республике не имеется также междугородного электрического транспорта (пассажирских электропоездов, связывающих города региона). Роль железнодорожных перевозок в перевозке таких грузов, как стройматериалы, нефтепродукты, полезные ископаемые будет со временем увеличиваться.

Также выявлено, что не практикуется широкое использование специализированных стандартных прямоугольных контейнеров для перевозки товаров, которые должны загружаться в такие контейнеры на заводе или на складе и транспортироваться в этих контейнерах до пунктов отгрузки, где они грузятся непосредственно на борт судна или автотранспортного средства, говоря иначе, не развита система контейнеризации. Как показывает международная практика, стоимость перевозки 1 тонны груза в направлении международных портов крупнотоннажным контейнером в среднем на 10-12% дешевле, чем вагонная перевозка. Это является одной из причин высоких тарифов на грузоперевозки. Так, сравнительный анализ стоимости перевозки 1 стандартного вагона на 1 км., (загрузка 60 т., текстильная продукция) на расстояние до 500 км показывает, что местные 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. За перевозку на расстояние от 500 до 1000 км. грузоотправители в Узбекистане платят 2,51 долл., в Казахстане – 0,68 долл., в Туркмении – 2,60 долл.[1] Другой причиной является монопольное установление цен на грузоперевозки ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» при не транспарентности формирования себестоимости железнодорожных грузоперевозок. Таким образом, тарифная политика ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» не основана на установлении сбалансированного тарифа, основанного на нормативных эксплуатационных издержках и рентабельности, достаточной для обновления и поддержания в технически исправном состоянии подвижного состава и оказания качественных услуг по перевозке пассажиров, багажа и грузов.

Другой проблемой является недостаточная интеграция сети железных дорог РК в систему мировых железных дорог.

Рынок грузоперевозок и транспортно-логистических услуг.

При установлении тарифов на услуги грузовых автомобильных перевозок учитываются три основных показателя: себестоимость предоставления услуги; средняя цена на рынке транспортных услуг; платежеспособность потребителя. Объёмы транспортировки грузов на автотранспорте в 2012-2020 гг. выросли почти в два раза, а грузооборот почти в 2,5 раза, но в последние два года наблюдается стагнация по данному показателю в силу роста цен на грузоперевозки и неразвитости транспортно-логистической инфраструктуры. Поэтому первостепенной является задача снижения стоимости автомобильных грузоперевозок, где сравнительно высоки тарифы на грузоперевозки.

По экспертным оценкам, средний возраст автотранспортных средств, используемых местными грузоперевозчиками, составляет 10-12 лет, причём около половины парка автотранспортных средств эксплуатируется свыше 10 лет, т.е. все они почти полностью изношены и подлежат списанию. Устаревший автопарк, приводит к повышению потребления

[1] Оценки ЦЭИ, 2015 г.

топлива и увеличению себестоимости грузоперевозок. Так, расход топлива грузовых автомобилей на 100 км пути в Узбекистане составляет 39-41 л., в ЕС – 32-34 л. Более того, большинство автотранспортных средств не отвечают международным стандартам Евро-4, связанных с допустимой нагрузкой на ось и экологическими ограничениями, и, в результате этого, не допускаются к работе в Европе. Современные международные стандарты проектирования и строительства магистральных автомобильных дорог предусматривают осевую нагрузку транспортного средства до 13 тонн. В РК на сегодняшний день более половины дорог международного значения рассчитаны на осевую нагрузку транспортного средства не более 10 тонн. Поэтому, сегодня имеющиеся в РК автотранспортные средства не способны конкурировать на международном рынке и его операторы не могут соперничать с операторами из Казахстана, России и других стран. Кроме того, стоимость седельного тягача, производимого заводом СП ООО «MAN-Auto Uzbekistan», намного выше стоимости аналогичного тягача, производимого в Европейских странах. Например, если стоимость седельного тягача, производимого в Узбекистане, составляет 517,4 млн.сум или 129,8 тыс. долл.США, то в Германии стоимость нового аналогичного тягача, отвечающего стандарту Евро-6, составляет в среднем 72-82 тыс. долл. США. Однако высокие пошлины на импортную продукцию препятствуют их закупке за рубежом. В настоящее время потребность автоперевозчиков Каракалпакстана в большегрузных автотранспортных средствах, отвечающих требованиям высокого экологического стандарта, в среднем составляет около 100 ед. в год. Существующий сегодня фискальный режим не стимулирует инвестиции в развитие сектора грузовых перевозок. В виду высоких импортных таможенных пошлин и акцизных налогов, стоимость приобретения грузовой автомашины иностранного производства в Узбекистане обходится примерно в 150.000 Евро за единицу. Так, при импорте в Узбекистан современного автопоезда европейского производства, общая сумма платежей (таможенная пошлина, НДС, акциз, сбор в Дорожный фонд и т.п.) составляет 110-146% от таможенной стоимости товара. Банки и другие финансовые институты, предлагают высокие процентные ставки с коротким сроком погашения кредитов. Указанные факторы негативно влияют на обновление парка автотранспортных средств национальных автоперевозчиков. Немногие узбекские компании могут позволить себе вкладывать крупные средства в автотранспортный бизнес. Системы финансирования проектов, направленных на развитие автотранспортной отрасли также не развиты. Отсутствует механизм финансирования проектов по созданию транспортно-логистических центров, внедрению информационно-коммуникационных технологий, обновлению подвижного состава в рамках государственно-частного партнерства. По этой причине отрасль грузоперевозок в регионе, как и в целом по Узбекистану находится на невысокой стадии развития. Из-за отсутствия соответствующих логистических центров по обработке, упаковке и их хранению большая часть сельхозпродукции становится неконкурентной на внешних рынках.

В РК пока нет примеров действующих универсальных логистических центров, оказывающих полный комплекс логистических услуг по перевозке, переработке, хранению и предоставлению услуг предпродажного сервиса для розничной торговли, а также международных ЛЦ по предоставлению широкого спектра услуг от таможенного оформления до складирования и сертификации товаров. В настоящее время, местные транспортные компании, не имеют сертификации ISO 9001:2008 и являются неконкурентоспособными перед иностранными компаниями поставщиками транспортных и логистических услуг. В силу этого, иностранные клиенты предпочитают пользоваться услугами иностранных перевозчиков и экспедиторов, несмотря на более высокую стоимость таких услуг, поскольку они предоставляют широкий спектр услуг и более надежны. В Узбекистане активно действуют различные транспортно-экспедиторские компании из России, Казахстана, Германии, Швейцарии, Кореи и Китая.

Анализ структуры экономического развития РК показывает, что в связи с улучшением и развитием транспортной инфраструктуры, увеличением объемов транзита и региональной торговли, рынок логистических услуг в регионе в ближайшие годы будет расти ускоренными темпами. В регионе сформировался устойчивый спрос на увеличение спектра услуг по организации перевозок товаров – это организация интермодальных перевозок, доставка по принципу «от двери до двери», таможенная очистка, расфасовка, упаковка, хранение, товаров и т.д. В связи с этим, возникла необходимость в институциональном развитии логистической отрасли в регионе, повышении качества предоставляемых услуг в области промышленной, торговой, информационной, транспортной, складской, управленческой и других видов логистики.

Выводы.

В заключении можно сказать, что несмотря на финансовые трудности, сложную экономическую ситуацию в республике с первых

лет независимости на реформу транспортной системы были выделены огромные средства.

В целом, за годы независимости для развития транспорта и коммуникационной системы была сделана большая работа стратегического развития. В республике обеспечена самостоятельность транспорта и создана национальная система, связывающая все регионы республики между собой. Созданная в стране эффективная транспортная система служит фактором для развития внешнеэкономических связей и интеграции с другими странами.

References:

1. (2023). *Postanovlenie Prezidenta Respubliki Uzbekistan, ot 11.11.2020 g. № PP-4889 «O merah po kompleksnomu social`no-jekonomicheskomu razvitiu Respubliki Karakalpakstan V 2020 — 2023 godah».*
2. (2019). *Ministerstvo transporta Respubliki Uzbekistan Ob utverzhdenii Strategii razvitija transportnoj sistemy Respubliki Uzbekistan do 2035 goda*. Retrieved 12.07.2021 from https://regulation.gov.uz/uz/d/3867
3. Bulatova, N.N., & Babkin, A.V. (2019). Perspektivy formirovaniya transportno-tekhnologicheskikh logististicheskikh sistem regiona (na primere Respubliki Buryatiya) [Prospects for the formation of transport and technological logistics systems in the region (case of the Republic of Buryatia)], *Proceedings of South-West State University. Economy. Sociology. Management*, 9-2 (31), 106-120.
4. Turayeva, M.O. (2015). Transformatsiya transportnoy infrastruktury Tsentralnoy Azii v kontekste kitayskogo integratsionnogo proyekta [Transformation of the transport infrastructure of Central Asia in the context of the Chinese integration project], *Bulletin of the Tajik National University. Series of economic and social sciences*, 2-8 (181).
5. Zoidov, K.Kh., & Medkov, A.A. (2015). Formirovaniye upravlencheskikh mekhanizmov razvitiya tranzitnoy ekonomiki stran Tsentralnoy Azii v usloviyakh integratsii i nestabilnosti [Formation of management mechanisms for the development of the transit economy of Central Asian countries in the context of integration and instability], *Upravlenie*, 3-3 (2015).
6. Kalmuratov, B. (2020). Prioritety klasternogo podhoda v innovacionnoj razvitoj stroitel`noj otrasli. Bulleten` nauki i praktiki. *Bulletin of Science and Practice Rossija*. volume 6, Issue 4 T. 6. №4, pp. 315-321.
7. Kalmurtov, B. S. (2021). Tendencij razvitija i prioritetnye napravlenija po razvitiu promyshlennosti. *Bulleten` nauki i praktiki / Bulletin of Science and Practice* https://www.bulletennauki.com. T. 7. №12, pp.215-220. https://doi.org/10.33619/2414-2948/73
8. Matzhanov, A. Zh. (2021). Transportnye problemy Karakalpakstana v 1920-1930 gody. *Bulleten` nauki i praktiki*, T. 7. №6, pp. 509-517. https://doi.org/10.33619/2414- 2948/67/67
9. Kalmuratov, B. S. (2021). *Zarubezhnyj opyt innovacionnogo razvitija promyshlennogo kompleksa*. MATERIALY Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii posvjashhennoj 80-letiu doktora tehnicheskih nauk, professora, akademika MANJeB Tilegenova I.S. «Prirodopol`zovanie i aktual`nye problemy jekologii i bezopasnosti zhiznedejatel`nosti cheloveka v XXI veke» Izdatel`stvo «Dylaty university». (pp.188-192). Kazahstan Taraz.
10. Gipp, K., Zonnenberger, D., & Val`ter, V. (2021). *Transportnaja otrasl` Uzbekistana Kratkij analiz sostojanija i osnovnye vyzovy*. Retrieved from https://www.german-economic-team.com/wp-content/uploads/2021/12/GET_UZB_PS_01_2021_ru.pdf
11. Oripova, G., & Ilhomzhonov, I. (2022). Razvitie transportnoj infrastruktury v Uzbekistane kak faktor povyshenija konkurentosposobnosti jekonomiki strany. Tekst : neposredstvennyj. *Molodoj uchenyj*. № 22 (260), pp.569-572. https://moluch.ru/archive/260/60092/