

**ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В
РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН****Турдиев Шахзод Махмуд ўғли***студент Ташкентского финансового института**(turdiyevshaxzodt02@gmail.com)***Ташмухамедова Дилдора Аскарбековна***Научный руководитель:**доцент кафедры «Бюджетный учет и казначейство» Ташкентского
финансового института*

Аннотация. В статье рассматривается, как развитие транспортной инфраструктуры влияет на повышение конкурентоспособности экономики Узбекистана. Выявляются возможности улучшения и усовершенствования показателей эффективности функционирования данной сферы.

Ключевые слова: логистика, транспортная инфраструктура, экономическое развитие, экспортный потенциал, конкурентоспособность.

Учитывая тот факт, что страны Центральной Азии не имеют выхода к морю, чтобы реализовать свой производственный и торговый потенциал, очень важно развивать сухопутную и воздушную транспортную инфраструктуру и усовершенствовать техническое обеспечение данной сферы. Усовершенствование транспортной сферы и системы логистики в первую очередь приводят к сокращению производственных расходов, снижает расходы, связанные с рисками по перевозкам и хранению продукции. Во-вторых, это является привлекательным показателем как для местных производителей, так и для внешних инвесторов. Кроме того, развитая транспортная инфраструктура способствует развитию туризма, предоставляет безопасную и быструю перевозку пассажиров и грузов и тем самым вносит вклад на социальное развитие. Узбекистан стремится достичь высоких темпов экономического развития. Быстрый доступ к источникам производства, безопасная и эффективная доставка продукции являются ключевым фактором реализации экспортного потенциала страны.

По состоянию на 1 января 2022 года, протяженность автомобильных дорог общего пользования по Республике Узбекистан составляет 42869 километров, в том числе дорог с твердым покрытием – 42299 километров (98,7% от общей протяженности). Основной целью институциональных и законодательных реформ в сфере дорожного транспорта за последние годы является улучшение функционирования дорожного транспорта на основе конкуренции за право предоставления транспортных услуг, привлечение в этот сектор перевозчиков с различными формами собственности.

Между тем, инфраструктура дорог, особенно в пригородных территориях оставляют желать лучшего. В тесно-населённых городах Республики, за исключением Ташкента, состояние большинства дорог не соответствуют международным стандартам, а межрегиональные дороги не оснащены современной инфраструктурой. По состоянию на 1 января 2022 года этого года общая протяженность железнодорожного полотна в Узбекистане достигла 6118, 3 км.

В данное время общая протяженность железнодорожных путей общего пользования составляет 4732,8 км. Доля электрифицированных железнодорожных путей из этого количества составляет 40,8%, данный показатель вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Так, регионы Узбекистана с наибольшей долей от общей протяженности электрифицированных железнодорожных путей следующие:

- Ташкентская область - 19,5%;
- Кашкадарьинская область - 16,6%;
- Самаркандская область - 12,7%;
- Наманганская область — 10,5%;
- Сурхандарьинская область - 10,1%.

В Узбекистане функционируют 11 международных аэропортов. Ташкент, Узбекистан (UzDaily.uz) - За 6 месяцев текущего года воздушным транспортом перевезено 1 949,0 тыс. пассажиров, рост в 1,8 раза по сравнению с январем - июнем 2021 года, сообщает пресс служба Госкомстата. За этот период воздушным транспортом перевезено в общей сложности 8,2 тыс. тонн грузов, что в 2,7 раза превышает объем перевезенных грузов по сравнению с соответствующим периодом 2021 года. В международной практике, чтобы оценить, насколько эффективно функционируют транспортные и логистические сферы, внедрён специальный единый индекс эффективности логистики, что включает в себя транспортную инфраструктуру, своевременность перевозок, эффективность таможенных оформлений, осуществления международных перевозок, возможность отслеживания перевозок и качество логистических услуг. LPI (logistics performance index) - это интерактивный инструмент сравнительного анализа, созданный для того, чтобы помочь странам определить проблемы и возможности, с которыми они сталкиваются в своей деятельности в области торговой логистики, и то, что они могут сделать, чтобы улучшить свои показатели

В целом, показатели стран Центральной Азии не слишком отличаются друг от друга. Поэтому, странам трудно по отдельности и даже совместно усовершенствовать транспортную инфраструктуру. А проект «Один пояс - один путь» по инициативе КНР предоставляет огромные возможности улучшения транспортных коридоров стран Центральной Азии в рамках инвестиционных проектов, в числе которых автомагистраль «Западная Европа - Западный Китай», железнодорожные проекты «Север - Юг», Центральный коридор Трансазиатской железной дороги и «Чуьцин -

Дуйсбург». В этих транспортных коридорах задействованы все страны региона. Это поможет возникновению новых производств и новых экономических центров международного значения.

По Постановлению Президента, «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. До 1 января 2022 года национальные автотранспортные предприятия, осуществляющие международные автомобильные перевозки, и транспортно-логистические компании освобождаются от уплаты:

– налога на добавленную стоимость, налога на имущество, а также земельного налога, с условием направления высвобождаемых средств на расширение собственного парка автотранспортных средств, модернизацию производственных мощностей, создание современных складских терминалов и погашение банковских кредитов;

– таможенных платежей (кроме сборов за таможенное оформление) за ввозимые складское оборудование, погрузочно-разгрузочную технику, агрегаты, запасные части и другие товары, не производимые в Республике Узбекистан, предназначенные для оказания транспортно-логистических услуг, по перечням, утверждаемым в установленном порядке.

Реализация вышеперечисленных и ряда других реформ в рамках Постановления способствует дальнейшему усовершенствованию системы транспортной инфраструктуры и тем самым поможет развивать конкурентоспособность национальной экономики и реализовать производственный и экспортный потенциал Узбекистана.

Президент подписал постановление «О мерах по расширению сети автомобильных дорог с цементобетонным покрытием» (ПП №249 от 18.05.2022 года)

В 2022 году в Узбекистане будет построено 2 606 км внутренних дорог с цементобетонным покрытием.

Об этом говорится в постановлении президента «О мерах по расширению сети автомобильных дорог с цементобетонным покрытием». Согласно документу, в 2022 году строительство и ремонт внутренних дорог с цементобетонным покрытием будут проводиться кластерным способом.

Соответственно, в Каракалпакстане, областях и городе Ташкенте в 2022 году предусмотрено строительство внутренних дорог с цементобетонным покрытием общей протяженностью 2 606 км.

При этом:

➤ адресные перечни формируются Советом Министров Республики Каракалпакстан, хокимиятами областей и города Ташкента на основании предложений руководителей секторов с учетом мнения и требований общественности на местах и утверждаются Жокаргы Кенесом Каракалпакстана, кенгашами народных депутатов областей и города Ташкента;

➤ привлечение проектных организаций, согласование технических условий с ответственными организациями, организация разработки и проведения государственной экспертизы проектно-сметной документации осуществляются организациями-заказчиками;

➤ разработанная проектно-сметная документация и сформированные цены проходят государственную экспертизу через электронную платформу «Шаффоф курилиш»;

➤ генеральная подрядная организация по строительству внутренних дорог с цементобетонным покрытием кластерным методом определяется путем отбора наилучших предложений.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Постановление Президента Республики Узбекистан (№ ПП-249 18.05.2022 числа) "О мерах по расширению сети автомобильных дорог с цементобетонным покрытием"

2. https://nrm.uz/contentf?doc=692347_postanovlenie_prezidenta_respubliki_uzbekistan

3. Постановление Президента (№ ПП-3422 02.12.2017 числа), «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов на 2018–2022 годы».

4. Инвестиционный портал Республики Узбекистан — URL: <https://invest.gov.uz/investor/dorozhno-transportnaya-infrastruktura-2>

5. CEIC Home/ Uzbekistan UZ: Logistics Performance Index. — URL: <https://www.ceicdata.com/en/uzbekistan/transportation/uz-logistics-performance-index-How-to-5high-efficiency-of-customs-clearance-process>
6. Акционерное общество «Узбекистон темир йуллари»/ информационная служба// интересные факты. — URL: http://railway.uz/ru/?sphrase_id=1768473
7. Национальная авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари»/Аэропорты Узбекистана — URL: <https://www.uzairways.com/ru/flights/airports?page=1>