



СОСТОЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ГОСУДАРСТВАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Абдурахмонов Урол Нурматович¹

кандидат технических наук, доцент;

118000. Узбекистан город Карши

махалы Араловул ул. Феруз дом 8.

+998 97 229-00-59.

e-mail: u.abdurahmonov64@mail.ru

Хайдаров Жавлон Сайфиддин угли²

магистр, кафедра Инженерии

транспортных средств;

¹⁻²Каршинский инженерно-экономический институт,

г. Карши, Республика Узбекистан

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7461019>

Аннотация: в статье приведен обзор методов организации международных перевозок автотранспортом, состояния и перспектив развития международных автомобильных транспортных коридоров в государствах центральноазиатского региона. Приведены проблемы, и их решения в области развития транспортного сектора региона, перспективы развития центральноазиатского транзитного моста и в частности взаимовыгодных грузоперевозок по транспортным коммуникациям, организации прогрессивных форм международных перевозок.

Ключевые слова: территория, регион, автомобиль, груз, перевозка, транспортные коридоры, граница, автомагистраль, транспортная инфраструктура, транзит, маршрут.

Abstract: The article provides an overview of the methods of organizing international road transport, the state and prospects for the development of international road transport corridors in the states of the Central Asian region. The problems and their solutions in the field of development of the transport sector of the region, prospects for the development of mutually beneficial cargo transportation through transport communications, and the organization of progressive forms of international transportation are given.

Keywords: territory, region, car, cargo, transportation, transport corridors, border, highway, transport infrastructure, transit, route.

Центральная Азия охватывает территорию пяти стран: Казахстана, Узбекистана, Кыргызской Республики, Таджикистана и Туркменистана.

Центральная Азия представляет собой обширный регион площадью в 3, 882 млн. кв. км, расположенный в самом сердце Евразийского континента. Она граничит с Афганистаном и Ираном на юге, с Китаем - на востоке и с Россией - на западе и севере. Географическое положение Центральной Азии позволяет ей иметь одновременный доступ к нескольким крупнейшим макрорегионам, среди которых Юго-Восточная и Южная Азия, Средний и Ближний Восток, Кавказ, Российская Федерация, Европейский Союз. Фактически при осуществлении внутриконтинентальных грузоперевозок по большинству маршрутов в направлении Север-Юг и Запад-Восток регион невозможно обогнуть, что тем самым представляет сильную сторону центральноазиатских транспортных коридоров.[4]

Вместе с тем, регион имеет и слабую сторону, а именно-отсутствие непосредственного доступа к портам мирового океана.

В “Стратегии развития нового Узбекистана на 2022 — 2026 годы” подчеркнуто «Расширение «зеленых коридоров» и транзитных возможностей

в транспортной системе для осуществления внешней торговли, а также увеличение объема транзитного грузооборота до 15 миллионов тонн».[1]

Вопросы, связанные с развитием транспортно-коммуникационных коридоров, является очень сильным индикатором любой экономики, безопасности стран и открывает широкие перспективы для регионального и международного сотрудничества в перевозке экспортно-импортных грузов.[3]

Для объективной реальности, в которой работают экспортеры и импортеры, характерны следующие основные факторы:

- геополитическая обстановка в центральноазиатском регионе, где вплотную сталкиваются интересы мировых держав и региональных государств;
- сохраняющаяся нестабильная политическая ситуация в Афганистане, которая препятствует возможности кратчайшего выхода к морю (Индийский океан);
- необходимость привлечения крупных инвестиций в строительство автомобильных магистралей, модернизацию действующих транспортных коридоров;
- недостаточная мощность современной транспортной инфраструктуры, которая позволила бы перевозить и обрабатывать грузы современными методами;
- чрезвычайно сложная, с точки зрения транспортировки номенклатура внешнеторговых грузов, которая включает, с одной стороны, крупные объемы однотипных грузов (хлопок, металлы, зерно, бобы, сои, сахар, другие продовольственные товары), а с другой - широкий ассортимент мелких, грузов (овощи и фрукты, отделочные материалы, продукты переработки хлопка и т.п.);
- высокая стоимость перевозок, которая для многих видов экспортных товаров (фрукты, овощи, продукты их переработки, строительные материалы, продукция химической промышленности и другие), а также для необходимых импортных (лесоматериалы, некоторые виды продовольствия и т.д.) превышает стоимость их самих.

Перечисленные факторы определяют стратегию транспортных организаций в обеспечении беспрепятственного прохождения груза по транзитным территориям.

Очевидно, что страны Центральной Азии находятся лишь на этапе создания эффективной системы транспортно-транзитных коридоров и соединения их с мировой системой коммуникаций. Для этих стран одинаково актуальными оказались четыре географических направления развития транспортной системы:

1. Россия, государства Европы и Балтии;
2. Китай, Япония и страны Юго-Восточной Азии;
3. государства Закавказья, Иран, Турция;
4. Афганистан и Пакистан.

На трех из этих направлений уже существуют транспортные коридоры, включающие комплекс наземных и водных магистралей, которые имеют современное техническое оснащение и предназначены для концентрации в них международных транзитных перевозок.



Что касается четвертого географического направления, то установление стабильного мира в Афганистане и ввод в эксплуатацию транспортных коридоров через афганскую территорию может также привести к воссозданию давних торговых маршрутов, возобновлению товарных потоков из Индии в Иран и Ближний Восток, а также в Европу. Китай и Индия, как и новые государства Центральной Азии и весь Индийский субконтинент, смогут расширить свою торговлю. Кроме того, отдаленные районы Сибири через Центральноазиатский регион будут иметь доступ к пакистанским портам Карачи и Гвадар, а также в иранские порты Бендер-Аббас и Чахбехар с выходом к Индийскому океану.

В развитии межгосударственных отношений большой резонанс вызвала договоренность Узбекистана, Кыргызстана и Китая о строительстве автомобильной магистрали по линии Андижан-Ош-Кашгар. С вводом в строй этой дороги центральноазиатские страны получают кратчайший выход через Китай к государствам Азиатско-Тихоокеанского региона и через Каракорумское шоссе – в Пакистан, Индию и Индийскому океану, а КНР – ко многим странам Европейского континента.

По мере расширения объема торгово-экономического сотрудничества с соседними странами и зарубежьем, роль сотрудничества в транспортных коммуникациях между Китаем и странами Центральной Азии-Россия в региональном торгово-экономическом развитии становится все более актуальной. Эта тема стала одной из ключевых в ходе встреч руководителей правительств Китая, России, и стран Центральной Азии, а также становится приоритетом экономического сотрудничества в рамках Шанхайской организации сотрудничества.

Надо отметить, что за прошедшие годы двусторонний торговый оборот между Китаем и странами Центральной Азии увеличивается с каждым годом.

Дальнейшее совершенствование китайских коммуникаций несомненно, способствует развитию региональных транзитных перевозок в Центральной Азии. На сегодняшний день между Китаем и государствами Центральной Азии открыт ряд транспортных маршрутов в разных направлениях. Казахстаном открыто 30 прямых транспортных маршрутов, в том числе 16 пассажирских и 14 грузовых, Кыргызстаном открыто 17 автомобильных маршрутов, в том числе 10 пассажирских и 7 грузовых, Таджикистаном пока открыт временный пункт грузовых перевозок в Наразу. Узбекистаном транспортные коммуникации осуществляются транзитом через Кыргызстан и другие страны, ввиду того, что Китай не граничит с Узбекистаном. Вместе с тем, намечено открытие маршрутов автомобильного транспорта: Кашгар (Китай) – Ош (Кыргызстан) – Андижан (Узбекистан). Общая протяженность дороги составляет около 970 км, в том числе на территории Китая – 245 км, на территории Узбекистана – 445 км, на территории Кыргызстана – 280 км.

Также открытие движения по транспортному коридору Центральной Азии – автомагистрали Китай-Кыргызстан-Узбекистан. Автомагистраль с общей протяженностью 937 км берет начало в китайском городе Каши и завершится в Ташкенте.

Проблемы, в области развития транспортного сектора Центральной Азии, входят: -несовершенство региональной институциональной основы (отсутствие региональной координирующей организации в транспортной сфере);

- неразвитая транспортная инфраструктура государств региона;
- высокие затраты на транспортировку;
- нехватка финансовых ресурсов для строительства и реконструкции автомобильных дорог;
- торговые барьеры между соседними странами; длительные и дорогостоящие таможенные процедуры.

В целом вышеуказанные проблемы в основном связаны с унификацией и гармонизацией региональных нормативных документов и стандартов. Следует отметить, что разрешение вышеперечисленных проблем, способствует улучшению пропускной способности и качества региональных транспортных коридоров до уровня мировых стандартов и проведения гибкой тарифной политики, следовательно, приводит к повышению привлекательности транзита через территорию Центральной Азии и соответственно увеличению объемов транзитных перевозок.

Для государств Центральноазиатского региона, расположенных внутри континента и не имеющих прямого выхода к морю, экономическое развитие и осуществление экспортно-импортных перевозок немыслимо без использования действующих и создания новых транспортных коридоров на базе существующих путей сообщения, в особенности тех, что обеспечивают выход к морским портам.

Таким образом, перспективы развития Центральноазиатского транзитного моста (преимущественно по линии Север-Юг) и в частности взаимовыгодных грузоперевозок по транспортным коммуникациям зависят от целого ряда факторов и причин, в первую очередь экономического характера.

Среди них можно отметить наличие возможностей увеличения производства промышленной, сельскохозяйственной и сырьевой продукции в Центральной Азии, перспективы увеличения внутреннего потребления на региональном рынке.

В транзитном плане расширение грузоперевозок через регион будет также напрямую зависеть от состояния экономического развития и экспортно-импортной составляющей двух условно конечных рынков данного маршрута России и связанных с ней группы рынков Ближнего и Среднего Востока, Южной Азии. Касательно возможностей экспортного и потребительского потенциала стран Центральной Азии, можно указать, что страны региона демонстрируют устойчивый экономический рост.

Важное место в повышении потенциала центральноазиатского транзитно-транспортного моста занимают тенденции в развитии связанных с регионом экономик и рынков государств континента. Это касается России, Китая, Ирана, и государств Европейского Союза. Все эти рынки можно условно разделить на две группы:

- «Северная группа» - Россия, Китай, Япония, Южная Корея и Европейский Союз;
- «Южная группа» - Иран, страны Персидского залива и Ближнего Востока, Южной Азии (Индия и Пакистан). Эти группы стран критически важны для центрально-азиатских коммуникаций и экономик с нескольких точек зрения. Прежде всего, это основные грузоформирующие регионы мира и крупнейшие потребительские рынки.

Одной из прогрессивных форм организации международных перевозок является их осуществление по транспортным коридорам.

Международные транспортные коридоры, как особые подразделения инфраструктуры, должны быть описаны с помощью соответствующих параметров. Инфраструктура обеспечивает эффективное функционирование

самого коридора и перевозку грузов в международном направлении.

Список литературы / References:

1. Указ Президента Республики Узбекистан “О стратегии развития нового Узбекистана на 2022 — 2026 годы” от 28 января 2022 года № 60.
2. Топалиди В.А. Международные автомобильные перевозки грузов. Учебное пособие. Т.: BILIMINTERTRANS, 2005, 300 с.
3. Пулатхужаев С.П. Методы организации автомобильных перевозок по международным транспортным коридорам. Дисс.... Магистр. Ташкент, 2012. 104 с.
4. Википедия. Средняя Азия. Транспорт. [Электронный ресурс] 2022. <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (Дата обращения: 25.11.2022).
5. [Электронный ресурс] www.iru.org
6. [Электронный ресурс] <http://www.adbl.uz>
7. [Электронный ресурс] www.avtotransinfo.ru