

**ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В  
УЗБЕКИСТАНЕ**

**Холмаматов Д.Х.**

независимый научный сотрудник

Самаркандского института экономики и сервиса

**Аннотация:** В результате реализуемых в Узбекистане экономических реформ увеличивается объем производства промышленных товаров. При экспорте промышленных товаров на внешние рынки необходимо создавать максимально эффективные альтернативные транзитные коридоры, обеспечивающие их доступ на международные рынки. Для этого особое внимание уделяется развитию транспортных коридоров и логистических центров в Узбекистане. В данной статье описаны реформы, проводимые в Узбекистане для развития транспортно-логистического сектора, возможности создания международных логистических коридоров и логистических центров.

**Ключевые слова:** международные транспортные коридоры, логистические центры, мультимодальные транспортные коридоры, интермодальные транспортные коридоры, интермодальные логистические центры, внешняя торговля, транзит.

**PROBLEMS AND SOLUTIONS OF ORGANIZING  
INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS AND LOGISTICS  
CENTERS IN UZBEKISTAN**

**Kholmamатов D.Kh.**

independent researcher of SamIEStute of Economics and Service

**Abstract:** As a result of the economic reforms implemented in Uzbekistan, the volume of production of industrial goods is increasing. When exporting industrial goods to foreign markets, it is necessary to create the most efficient alternative transit corridors to ensure their access to international markets. To achieve this, special attention is paid to the development of transport corridors and logistics centers in Uzbekistan. This article describes the reforms being carried out in Uzbekistan to develop the transport and logistics sector, the possibility of creating international logistics corridors and logistics centers.

**Key words:** international transport corridors, logistics centers, multimodal transport corridors, intermodal transport corridors, intermodal logistics centers, foreign trade, transit.

**Введение.** Международные транспортные коридоры имеют важное значение для развития торгово-экономического сотрудничества между странами, а также для укрепления региональной экономической интеграции.

На фоне увеличения объема перевозок между Азией и Европой все более актуальной становится задача увеличения пропускной способности и стабилизации функционирования международных транспортных коридоров, в том числе мультимодальных.

В Стратегии развития Нового Узбекистана одним из приоритетных направлений определено повышение транзитных возможностей, создание «зеленых коридоров» для внешней торговли и увеличение объемов транзитных грузов.

Определены 53 цели стратегии «Узбекистан-2030» **«Углубление интеграции Республики Узбекистан в глобальные транспортно-логистические сети и повышение потенциала национальной транспортной системы».**

**Показатели эффективности целей, которые будут достигнуты до 2030 года:**

Доведение объема перевозки транзитных грузов через территорию республики до **16 миллионов тонн**.

Сокращение сроков перевозки грузов по железной дороге в северном направлении на **40 процентов**.

Увеличение объемов услуг пассажирских и грузоперевозок в **3 раза**.

Доведение доли электрифицированных железных дорог до **65 процентов**.

Увеличение количества авиаполетов в **4 раза**.

Строительство и ремонт **56 тысяч километров** дорог.

Переход на рыночные принципы при формировании тарифов на услуги пассажирских и грузоперевозок на железнодорожном и воздушном транспорте, а также привлечение в сферу частных и зарубежных операторов.

Строительство в общем объеме **5,5 тысячи километров дорог с цементобетонным покрытием**, пролегающих из районных центров до сельских населенных пунктов.

Строительство **новых автомобильных дорог** по маршрутам «Ташкент — Самарканд» и «Ташкент — Ферганская долина» на основе государственно-частного партнерства.

Полный охват городов и районов общественным транспортом, доведение количества новых автобусов до **5 тысяч** и электробусов — до **2 тысяч**.

Строительство новых скоростных железных дорог в направлениях «Ташкент — Самарканд», «Самарканд — Навои — Бухара», увеличение количества пассажироперевозок на скоростных поездах в **2,5 раза**.

Модернизация низкорентабельных региональных аэропортов на основе государственно-частного партнерства и их передача в доверительное управление.

Модернизация 6 крупных аэропортов республики, в том числе на основе государственно-частного партнерства, и доведение количества частных авиакомпаний до 10.

Внедрение режима «Открытое небо» со стратегическими партнерами во всех аэропортах, доведение авиапарка республики до 100.

### **Основная часть**

В настоящее время в Узбекистане созданы 5 международных логистических центров «Навои», «Ангрен», «Ташкент», «Термиз» и «Поп». Эти логистические центры успешно работают.

**В настоящее время, внешнеторговые грузоперевозки Узбекистана осуществляются по следующим основным транспортным коридорам:**

*коридор 1* – в направлении портов прибалтийских государств (транзитом через Казахстан и Россию) – Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония);

*коридор 2* – в направлении стран ЕС, через Беларусь и Украину (транзитом через Казахстан и Россию) – погранпереходы Чоп (Украина) и Брест (Беларусь);

*коридор 3* – на украинский порт Ильичевск (транзитом через Казахстан и Россию), с выходом на Черное море;

*коридор 4* – в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Туркменистан, Казахстан и Азербайджан), с выходом на Черное море, который известен как коридор ТРАСЕКА;

*коридор 5* – на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Туркменистан) с выходом на Персидский залив;

*коридор 6* — в восточном направлении через казахско-китайский погранпереход (Достык/Алалшанькоу) до восточных портов Китая, а также Дальневосточных портов Находка, Владивосток др.;

*коридор 7* – на китайские порты (транзитом через Кыргызстан) с выходом Желтое, Восточно-Китайское и Южно-Китайское моря;

*коридор 8* – в связи с урегулированием афганской проблемы открываются новые перспективы по разработке южных альтернативных транспортных коридоров на иранские и пакистанские порты Бандар-Аббас, Чахбахар (ИРИ), Гвадар и Карачи (ИРП) транзитом через Афганистан.

Транспорт является важным звеном экономики любой страны. Несмотря на то, что Узбекистан не имеет прямого выхода к морю, страна пытается активнее участвовать в мировой торговле. При этом появляются новые возможности и проблемы.

Узбекистан удачно расположен сточки зрения транзитных потоков, через него проходит исторический Шелковый путь, соединяющий Азию, Ближний Восток и Европу. На данный момент ряд среднеазиатских государств позиционируют себя как транзитные страны, но этим странам необходимо кооперироваться и координировать свои усилия друг с другом. Это означает тщательный подход к выбору коридоров, в которые инвестируются средства. Кроме того, странам стоит фокусироваться не только на международных коридорах, но и на локальной транспортной связности, или так называемой логистической взаимосвязке, между отдельными городами, предприятиями, а также между странами в регионе.

Кроме этого, Узбекистан обладает хорошо налаженной железнодорожной системой, но всегда есть возможность усовершенствования. Производительность труда может быть улучшена до показателей соседей, таких как Казахстан, например, и выше. Кроме

того, для повышения эффективности, Узбекистану, возможно, следует рассмотреть в будущем аутсорсинг некоторых непрофильных видов деятельности, а также постепенное открытие рынка железнодорожных перевозок.

В настоящий момент и автодорожная, и железнодорожная сеть постепенно восстанавливаются после многих лет недостаточного финансирования. Недостаточное финансирование повышало стоимость для пользователей из-за снижения скорости и дополнительных расходов на ремонт транспортных средств.

Узбекистан построил автодороги мирового уровня, такие как шоссе, между Ташкентом и Самаркандом, тем не менее, качество некоторых важных автодорог все еще ниже мировых стандартов, что, опять же, ведет к снижению скорости и более быстрому износу транспортных средств.

Создание фонда по финансированию дорожного строительства и ремонта, а также дальнейшее повышение эффективности во всех сферах - это то, что Центрально-азиатские страны могли бы улучшить, и то, что принесет экономические выгоды в регион.

Первое – это хаос в товарных потоках и несогласованность разных подразделений (закупок, производства, продаж и логистики), при котором часть этих подразделений не подчинена единой цели максимизации прибыли на долгосрочный и тактической перспективе – каждый выполняет свою функцию по максимуму, но не смотрит, как это выполнение влияет на другие подразделения.

Вторая проблема — несоответствие спроса и доступности запасов в конкретный момент времени. Запасы продукции могут быть большие, но на складе могут отсутствовать товары, которые необходимы для продажи в данный момент.

Далее следуют такие проблемы, как неэффективные каналы дистрибьюции, низкая утилизация складов и операции, не приносящие никакой ценности на этих складах, а также низкое качество планирования потребности в транспорте и маршрутизации.

Одновременно с этим необходимо подобрать оптимальную модель управления запасами, при которой будет доступна вся необходимая часть востребованной покупателями продукции и при этом не будет в избытке.

Также нужно сравнить эффективность моделей дистрибуции с 3PL, инхаус распределенной логистикой. Например, в России эта тенденция уже подходит к концу, когда ритейлеры в значительной степени выместили дистрибьюторов. Но и дистрибьюция начинает заходить на поле ритейла.

### **Заключение**

Для эффективной организации деятельности международных транспортных коридоров и логистических центров в Узбекистане желательно реализовать следующее:

Во-первых, четкий правовой механизм создания транспортно-логистических центров, работающих по принципу «точное время» и «от двери до двери», предоставляющих полный комплекс услуг в сфере таможенного, транспортно-экспедиторского, складского хозяйства. и информационная логистика, а также непосредственно регулируют деятельность по формированию единой части, издающей законы или правовые документы;

Во-вторых, снижение тарифов в сфере транспорта и логистики в нашей республике в настоящее время;

В-третьих, резко увеличить долю частного сектора в создании международных транспортно-логистических центров в Узбекистане;

В-четвертых, необходимо создать ведомственную структуру, координирующую деятельность транспортно-логистических центров;

В-пятых, повысить уровень привлекательности транспортно-логистической отрасли в нашем национальном законодательстве с целью привлечения частного сектора (аутсорсинг) и международных компаний к развитию транспортно-логистических сетей (центров) в нашей стране.

В-шестых, необходимо развивать в нашей республике многопрофильные транспортно-экспедиторские услуги.

В заключение можно сказать, что для развития транспортно-логистического сектора можно добиться диверсификации внешнеторговых маршрутов, прежде всего, за счет развития логистическо-экспедиторских услуг и мультимодальных логистических центров.

### **Список использованной литературы**

1. Decree of the President of the Republic of Uzbekistan dated September 11, 2023 “On the strategy “Uzbekistan - 2030” No. PF-158”// [www.lex.uz](http://www.lex.uz)
2. Stank T.P. & Maltz, A.B. Some propositions on third party choice: domestic vs. international logistics providers. *Journal of Marketing Theory and Practice* 4(2), 45-54, 1996.
3. Sink H.L., Langley, C.J., & Gibson, B.J. Buyer observations of the US third party logistics market. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management* 26(3), 38-46, 1996.
4. Bagchi, P.K. & Virum, H. European logistics alliances: a management model. *The International Journal of Logistics Management* 7(1), 93-108, 1996.
5. Berglund, M., Laarhoven, P. van, Sharman, G., & Wandel, S. Third-Party Logistics: Is There a Future? *The International Journal of Logistics Management* 10(1), 59-70, 1999.
6. Прокофьева Т.А. Логистическая инфраструктура международных транспортных коридоров. Кластерный подход к управлению функционированием и развитием. – Saarbrücken, Germany: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. – 128 с. ISBN 978-3-659- 66169-3.