



2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Политика Узбекистана в области транспорта определяется следующими документами:

- Программа «Об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 годах», принятая в Узбекистане 21 декабря 2010 г.

Документ определяет развитие и строительство транспортных коммуникаций путем привлечения иностранных и местных инвестиций, использования современных технологий и обновления производственных мощностей:

- Дальнейшее развитие Узбекской национальной автомагистрали;
 - Модернизация железных дорог, электрификация, поставки локомотивов и вагонов;
 - Внедрение и дальнейшее развитие мультимодальных перевозок;
 - Создание новых транспортных коридоров, увеличение транзита;
 - Реконструкция и создание современной инфраструктуры вдоль Узбекской национальной автомагистрали и на международных железнодорожных маршрутах;
 - Импорт дорожно-строительной техники, современных экономических технологий и материалов.
- «Концепция развития автомобильных дорог» от 3 марта 2006 г.

Основной задачей Концепции является обеспечение безопасной и экономически целесообразной сети автомобильных дорог на территории Республики Узбекистан, уменьшая зависимость от каких-либо доступных транзитных стран путем предложения многовариантности дорожных альтернатив.

Она также включает в себя положения, касающиеся активизации сотрудничества с международными организациями и региональными интеграционными структурами (ТРАСЕКА, Транс-афганским транспортным коридором, ЭСКАТО и др.), привлечения инвестиций международных финансовых институтов в проекты дорожного строительства.

- «Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах в 2008-2015 гг.»
- «План развития железнодорожных транспортных коммуникаций до 2020 г.»

С точки зрения проекта «LOGMOS» наиболее важные положения программы и концепций касаются следующих вопросов:

- Развитие транспортной инфраструктуры за счет расширения дорожной сети и строительства объездных дорог, увеличения пропускной способности железных дорог и терминалов (типа «сухой порт»);
- Обновление подвижного состава;
- Улучшение инвестиционного климата путем реализации государственно-частного партнерства;
- Обеспечение доступа и качества транспортных услуг за счет развития международных транспортных коридоров, расширения реализации контейнерных и контрейлерных технологий, сокращения времени доставки и



Логистические процессы и морские магистрали II

времени, проводимого в пунктах пересечения границы, внедрения электронного документооборота.

Приоритетные задачи состоят в:

- В области железнодорожного транспорта восстановлении инфраструктуры вдоль международных транспортных коридоров, расширении пропускной способности железнодорожных станций, увеличении крейсерской скорости поездов и сокращении времени доставки и развитии сети логистических центров;
- Автомобильный транспорт: расширение дорожной сети и улучшение технологий автомобильных перевозок;
- Эффективная транспортная поддержка внешней торговли и увеличение транзитных грузопотоков;
- Совместная разработка и осуществление транзитных транспортных технологий и сквозных тарифов с соседними странами;
- Содействие развитию мультимодальных перевозок и открытию новых маршрутов контейнерных перевозок;
- Создание логистических центров для транспортировки, обработки и хранения грузов и т.д.

За исключением Афганистана (который до сих пор не имеет надежного транзитного потенциала), все остальные страны, окружающие Узбекистан, входят в СНГ, и все транспортные коридоры проходят через 1-3 границы бывшего СССР. В силу этого обстоятельства Узбекистан поддерживает все соглашения СНГ в области транспорта (тарифная политика, администрация и т.д.)

Узбекистан подписал более 40 международных конвенций (в частности, в Брюсселе в 1950, 1983, 1986 гг., в Вене в 1968 г., в Женеве в 1956, 1970, 1972, 1975, 1978, 1982, 1994 гг., Нью-Йорке в 1975 г., в Риме в 1988 г.), а так же многонациональных и двусторонних соглашений (более 100).

В перспективе реализации проекта «LOGMOS» большую роль могли бы сыграть Соглашения о координации деятельности железнодорожного транспорта и о сотрудничестве в области регулирования транзитных перевозок между Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Республикой Узбекистан (Серахс, 13 мая 1996 г.). Однако ряд инфраструктурных проблем (возврат порожних вагонов по Каспийскому морю, низкая пропускная способность портов Грузии и др.), а также различные политические трудности препятствуют развитию этого перспективного транспортного коридора.