

## АНАЛИЗ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И НАПРАВЛЕНИЙ РАЗВИТИЯ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

**Баходиров Хасанжон Зариф** угли, ведущий специалист отдела  
«Внешняя экономическая деятельность»  
ООО "Angren Shakar", г. Ташкент, Республика Узбекистан,  
e-mail: bahodirovhasan7@gmail.com

**Шишко Надежда Игоревна**, старший преподаватель кафедры  
«Автомобильные дороги»  
Белорусский национальный технический университет, г. Минск  
ad\_ftk@bntu.by

***Аннотация:** Автомобильные дороги важная составляющая транспортной инфраструктуры. От их качества и протяжённости зависит скорость перемещения грузов, как на внутреннем рынке, так и на трансконтинентальных маршрутах. В статье представлен анализ протяженности сети автомобильных дорог Республики Узбекистан, освещены вопросы путей развития транспортной системы страны, модернизации существующих транспортных коридоров и обоснованности внедрения платных участков автомобильных дорог и дорожных объектов.*

***Ключевые слова:** протяженность транспортных путей, стратегия развития, внедрение, платные участки дорог, обоснование тарифа.*

Развитая сеть транспортных путей является важным фактором, обеспечивающим эффективность экономики страны, успешность на мировой арене в вопросах логистики и торговли.

Для стран, которые не имеют выхода к морским портам, актуальным и важным вопросом является развитие сухопутных путей сообщения: сети автомобильных и железных дорог. Анализируя степень развития сети автомобильных дорог в различных странах мира, можно выделить следующие закономерности – ведущие экономики мира, а также страны, активно

развивающиеся на мировой арене в последние десятилетия, существенные объемы капиталовложений направляют на развитие сети транспортных путей, на модернизацию существующих направлений и открытие новых транзитных коридоров. Так, в числе лидеров стран, имеющих наибольшую протяженность сети автомобильных дорог [1], сейчас находятся страны, площадь которых и географическое положение объясняют наличие значительной протяженности сети автомобильных дорог с одной стороны, с другой стороны – высокое развитие экономического потенциала отдельных стран оказывает определяющее влияние (табл. 1). По данным The Global Roads Inventory Project (GRIP) в общем рейтинге стран по протяженности автомобильных дорог насчитывается 222 государства с общей протяженностью 21.600.760 км [2].

Таблица 1  
Рейтинг стран по протяженности сети автомобильных дорог

Страна	Общая протяженность автомобильных дорог, км	% от общей мировой протяженности
США	3 097 278	14.34%
Китай	1 709 997	7.92%
Индия	1 052 718	4.87%
Мексика	741 949	3.43%
Аргентина	703 087	3.25%
Бразилия	681 267	3.15%
Россия	621 813	2.88%
Австралия	620 393	2.87%
Германия	563 155	2.61%
Франция	523 566	2.42%

Однако если обратиться к статистике по иному показателю – доля автомобильных дорог класса «автомагистраль» и дороги высших категорий, рейтинг стран будет иметь следующий порядок, представленный в таблице 2.

Таблица 2  
Рейтинг стран по протяженности автомагистралей

Страна	Протяженность автомобильных дорог класса «автомагистраль», км
Китай	683 248
США	366 800
Мексика	105 822
Япония	94 451
Канада	91 173
Бразилия	86 772
Франция	74 956
Индия	69 748
Аргентина	69 188
Австралия	69 138

Республика Узбекистан в рейтинге стран по общей протяженности сети автомобильных дорог занимает 67 место, а по протяженности автомагистралей имеет 16127 км дорог высоких категорий.

Визуально оценить плотность сети автомобильных дорог и долю дорог высших категорий по отдельным регионам и странам можно с помощью сервиса [1], который создал глобальную карту сети автомобильных дорог с цветовым отображением значимости объектов: дороги класса «автомагистраль» – белый цвет, дороги, соединяющие отдельные регионы – желтый цвет, дороги местного значения, имеющие твердое покрытие – красный цвет, дороги низших категорий – красный цвет (рис. 1).

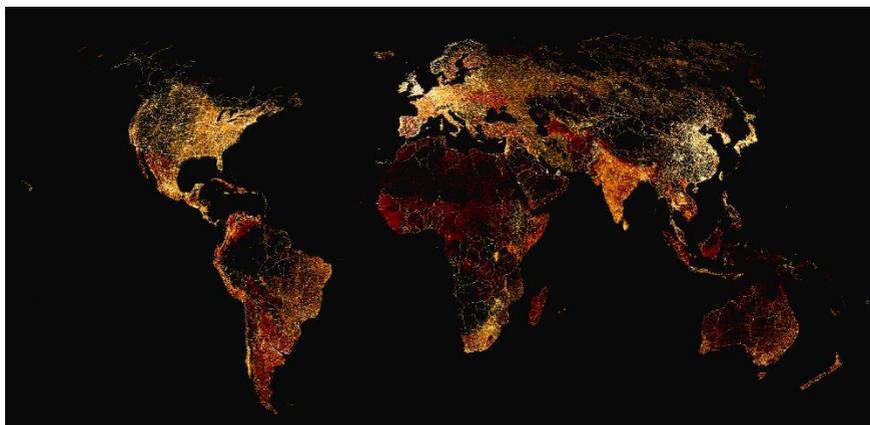


Рис. 1. Сервис «Mapped: All of the World's Roads, by Continent»

Говоря о Республике Узбекистан, географическое положение которой исторически сложилось так, что страна не только не имеет собственного выхода к морю, но и граничит с теми странами, которые также не имеют доступа к морским портам, важным вопросом для страны является налаживание сухопутных транспортных путей. Основные перевозки товаров различных групп (рис. 2) и пассажиропотоки (рис. 3) на международных и региональных направлениях используют автомобильный и железнодорожный транспорт, а также в невысоком проценте от общей доли перевозок – авиацию [3].

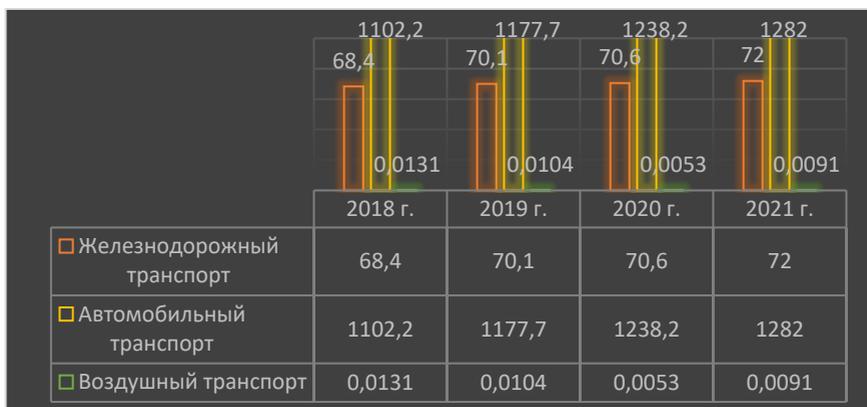


Рис. 2. Динамика изменения перевозок грузов (млн. т)



Рис. 3. Динамика изменения перевозок пассажиров (млн. человек)

В связи с этим в соответствии с проектом постановления Президента Республики Узбекистан «Об утверждении Стратегии развития автомобильных дорог Республики Узбекистан на 2020-2030 годы» [4] главными принципами построения опорной сети автомобильных дорог должны стать:

- равный доступ к дорожной сети страны и выездам на внутренние и внешние территории;
- экономическая эффективность деятельности дорожной сети;
- необходимость сформировать автомобильные маршруты с учетом геополитической ситуации по исторически сложившимся или кратчайшим маршрутам, обеспечивающим максимальную эффективность межрегиональных и международных автомобильных перевозок;
- обеспечение доступа к транспортным коммуникациям, узлам и терминалам транспортных магистральных видов с целью максимального содействия развитию наиболее экономичных интермодальных перевозок с использованием различных видов транспорта.

На сегодняшний день для Республики Узбекистан основные проблемы дорожной инфраструктуры это [5], [6]:

- отставание темпов развития дорожной сети от темпов роста грузопотока;

- малая пропускная способность существующих автомобильных дорог на важных торговых маршрутах;
- малая доля скоростных автомагистралей;
- прохождение автомагистралей через населённые пункты;
- недостаточно развитая логистическая инфраструктура.

Важным фактором, влияющим на результативность реализации намеченных планов, является недостаточное урегулирование межведомственных взаимодействий.

Основными целями стратегии модернизации дорожной инфраструктуры Государственного комитета Республики Узбекистан по автомобильным дорогам является [5], [6]:

- ускорения движения товаров и пассажиров;
- уменьшение доли транспортных издержек в себестоимости продукции.

В ходе достижения целей необходимо решить следующие задачи:

- привлечение в отрасль частных инвестиций на принципах государственно-частного партнёрства;
- создание транспортных коридоров, соединяющих экономически развитые регионы и таможенные терминалы в стратегически важных направлениях;
- строительство скоростных магистралей в обход населённых пунктов;
- развитие сети платных автомагистралей.

Создание сети платных автомобильных дорог в Узбекистане сегодня рассматривается как перспективный путь решения имеющихся проблем в сфере дорожной инфраструктуры. Законопроект разработан Государственным комитетом Республики Узбекистан по автомобильным дорогам, согласно которому, владельцам платных автомобильных дорог могут быть государственные органы, физические или юридические лица, владеющие платными автомобильными дорогами на праве собственности или других имущественных правах в соответствии с законодательством Республики Узбекистан [5], [6].

Пользователями платных автомобильных дорог будут считаться физические и юридические лица, использующие платные автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения. В свою очередь платной автомобильной дорогой будет считаться имущественный комплекс, предназначенный для непрерывного и

безопасного движения транспортных средств с предусмотренными законодательством скоростями, нагрузками и габаритами, использование которого осуществляется на платной основе [4].

Решение об эксплуатации автомобильной дороги на платной основе принимается [5], [6]:

- в отношении автомобильной дороги общего пользования – Кабинетом Министров;
- в отношении улиц городов и иных населенных пунктов - органами государственной власти на местах.

Процесс расчета размера платы за проезд и составления прейскуранта базируется на следующих этапах:

- 1) сбор и подготовка исходных данных;
- 2) расчет величины экономии, получаемой пользователями при проезде по платной автомобильной дороге и дорожному объекту по сравнению с альтернативным бесплатным маршрутом;
- 3) определение потребительского спроса на услуги проезда по платным дорожным объектам;
- 4) определение оптимального значения размера платы за проезд;
- 5) составление прейскуранта.

Существенные преимущества для пользователей платных автомобильных дорог и дорожных объектов определяются следующими основными факторами:

- экономией транспортных расходов при проезде по платному участку автомобильной дороги или дорожному объекту за счет снижения расходов на эксплуатацию транспортного средства;
- экономией времени доставки грузов и пассажиров;
- повышением комфорта и безопасности движения.

Максимальный размер платы за проезд по платному участку или дорожному объекту не должен превышать предельного (максимального) уровня, соответствующего расчетной величине экономии, получаемой пользователями автомобильной дороги.

### **Литература**

1. <https://www.visualcapitalist.com/cp/road-map-of-the-world/> [Электронный ресурс]. – Дата доступа : 14.10.2023г.
2. <https://www.globio.info/download-grip-dataset/> [Электронный ресурс]. – Дата доступа : 14.10.2023г.

3. <https://stat.uz/ru/publikatsii/3672-transport-i-svyaz-v-uzbekistane/> [Электронный ресурс]. – Дата доступа : 16.10.2023г.
4. <https://www.mintrans.uz/ru/yol-hojaligini-rivojlantirish/> [Электронный ресурс]. – Дата доступа : 16.10.2023г.
5. Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам <https://www.uzavtoyul.uz/ru/> [Электронный ресурс]. – Дата доступа : 14.10.2023г.
6. Баходиров, Хасан Зариф Угли. Перспективы развития сети платных дорог в Республике Узбекистан / Хасан Зариф Угли Баходиров ; науч. рук. Н. И. Шишко // Современные направления в проектировании, строительстве, ремонте и содержании транспортных сооружений [Электронный ресурс] : материалы VI Международной студенческой конференции / редкол.: С. Е. Кравченко (пред.) [и др.] ; сост. В. А. Ходяков. – Минск : БНТУ, 2021. – С. 186-191.