

## **В Узбекистане осуществляется строительство национальной автомагистрали, связывающей Восток с Западом**

Республика Узбекистан, самая крупная по численности населения государство в Центральной Азии, в силу своего географического положения является центром интеграции транспортных коммуникаций Европы и Азии.

В этой связи вопросы создания эффективных транспортных коридоров занимают важное место в экономической политике Узбекистана. Актуальность этих задач связана, во-первых, тем, что среднегодовые темпы роста внутреннего валового продукта Республики Узбекистан в ближайшие годы прогнозируется на уровне 8-9%.

Во-вторых, в среднесрочной перспективе ожидаются высокие темпы роста объемов иностранных инвестиций, внешней торговли, дальнейшая модернизация реального сектора экономики, расширение номенклатуры экспорта и диверсификация рынков сбыта.

В-третьих, опыт стран ЕС за последние 10 лет показал, что рост ВВП на 1% вызывает увеличение объема грузоперевозок в 1,6%. Так, в период с 1995 по 2005гг. объем грузоперевозок в государствах ЕС вырос на 35% или 650 млн.тн-км.

Если взять это соотношение в качестве базового для развития перевозочных мощностей, то для Узбекистана темпы роста транспортных и инфраструктурных мощностей должны быть в два раза больше, по сравнению с ЕС. Другими словами, чтобы удовлетворить транспортные потребности, вызванные стабильным ростом ВВП, скажем, на уровне 8,3%, республике необходимо наращивать транспортно-коммуникационные мощности, с учетом имеющего потенциала, на 12,8% в год.

Следует иметь в виду, что по оценкам экспертов, средневзвешенные затраты на транспортировку экспортных грузов Узбекистана автомобильным транспортом, более чем в два раза превышают аналогичные затраты товаропроизводителей ЕС, имеющих свободный доступ к морским портам и/или выходящих, в исключительных случаях, на международные морские коммуникации через территорию не более одного государства.

В Республике Узбекистан, которая является одной из двух государств мира, дважды отрезанной от морских портов, темпы роста мощностей транспорта, логистики и инфраструктуры должны опережать темпы роста ВВП почти в два раза. С учетом резерва мощностей транспортной инфраструктуры, можно было бы скорректировать этот показатель до уровня 1,6-1,7%. Таким образом,

задача обеспечения опережающего роста мощности систем транспортирования и транспортных коммуникаций представляется актуальной и приоритетной.

Республика Узбекистан для транспортировки внешнеторговых грузов использует широко разветвленные международные транспортные коридоры. Среди них, перспективными в плане развития является коридор, связывающий Центральную Азию с Европой по западной части территории Узбекистана, который совпадает с Е-40. В связи с этим, основная часть строящейся Узбекской национальной автомагистрали пролегает по трансъевропейскому маршруту Е-40, который обеспечивает трансконтинентальное сообщение и соответствует требованиям «скорость-стоимость-безопасность».

Как известно, 24 ноября 2003г. ЕЭК ввела в силу поправки к Европейскому соглашению о международных автомагистралях, среди которых числится маршрут Е-40: «Кале – Остенде – Гент – Брюссель – Льеж – Ахен – Кёльн – Ольпе – Гисен – Бад – Херсфельд – Херлесхайзен – Эйзенах – Эрфурт – Пшемьсль – Львов – Ровно – Житомир – Киев – Харьков – Луганск – Волгоград – Астрахань – Атырау – Бейнеу – Кунград – Нукус – Дашховуз – Бухара – Навои – Самарканд – Джизак – Ташкент – Гиштакуприк - Чимкент – Джамбул - Алма-Ата - Сары-Озек – Талды-Курган – Ушарал - Ташкескен – Аягуз – Георгиевка - Усть-Каменогорск – Риддер - граница Российской Федерации».

В 2009 г. поступило предложение о продлении маршрута Е-40 до границ Китайской Народной Республики.

В связи с ростом интенсивности движения по Е-40, а также дальнейшим экономическим развитием регионов, в 2008-2009 г.г дорожно-строительные организации Узбекистана, Казахстана и Российской Федерации осуществили ряд проектов, в том числе:

- выполнены работы по реконструкции участков автодороги Е-40 на протяжении 62 км на территории Узбекистана;
- продолжаются работы по восстановлению участка Кунград–Оазис, общая протяженность которого составляет 241 км;
- планируется осуществить строительство и реконструкцию участков:
  - объезд г. Бухара от 263 км дороги М-37 Самарканд-Ашгабад до автодороги А-380 Гузар-Бухара-Нукус;
  - реконструкция дороги А-380 Гузар-Бухара на участках 228-265км и 520-553км;
- ведутся работы по строительству и реконструкции участка дороги «Кунград – Оазис» протяженностью 241 км, а также реконструкция 289 км участка дороги Бухара-Нукус.

По данным Министерства транспорта и коммуникаций Казахстана в 2010-2012 г.г. планируется реконструкция дороги «Астрахань – Атырау – Бейнеу – Акжигит» с протяженностью 788 км.

Завершено строительство моста через реку Кигач на стыке границ Российской Федерации и Казахстана, а также участка «Атырау-Карабатан» протяженностью 29 км.

Ведутся работы по реконструкции участка «Карабатан-Бейнеу» протяженностью 398 км.

Реконструкция автомобильной дороги «Бейнеу-Акжигит-граница Узбекистана» будет начата в 2011г.

По данным Министерства транспорта Российской Федерации в состав маршрута «Волгоград – Астрахань - Красный Яр - граница Казахстана» входят участок федеральной автодороги М-6 «Каспий» от Волгограда до Астрахани и участок территориальной автодороги «Астрахань - Красный Яр - граница Казахстана» протяженностью 493 км. Протяженность участка «Волгоград - Астрахань» составляет 378 км, а участка «Астрахань - граница Казахстана» - 115 км. Указанная автомобильная дорога соответствует параметрам III категории с 2 полосами движения и максимальной осевой нагрузкой 10 тонн.

Привлечение инвестиций в крупные проекты развития транспортных коммуникаций не могут не оказать мультипликативное влияние на рост экономики и внешней торговли. Так, ввод в эксплуатацию Узбекской национальной автомагистрали откроет перспективы для грузопотоков, следующих в/из Европы, Украины, Российской Федерации, Афганистана, Пакистана, КНР, Казахстана, Таджикистана, Кыргызской Республики, Туркменистана, Ирана, Турции и стран Ближнего Востока. Рост транзитного потока в свою очередь, потребует дальнейшего повышения пропускной мощности коридоров, создания интегрированной сети международных центров логистики и совершенствования транспортной инфраструктуры.

Особое значение для дальнейшего роста привлекательности Е-40 имеет создание в Узбекистане межконтинентального интермодального центра логистики «Навои» и Навоийской свободной индустриально-экономической зоны. Следует отметить, что за рубежом растет интерес к этой свободной индустриально-экономической зоне. В 2009г. только с компаниями Республики Корея достигнуты договоренности по 35 инвестиционным проектам на общую сумму более 500 млн. долл. США.

Новая автомагистраль Узбекистана позволит получить короткий по времени, оптимальный по затратам и надежный транспортный доступ к перспективным индустриальным центрам, где наблюдается динамичное развитие нефтехимической, электротехнической,

строительной, легкой, пищевой, перерабатывающей и других отраслей промышленности.

Во-вторых, она предоставляет альтернативный транспортный маршрут для перевозки экспортных товаров региона, ориентированных на рынки Европы, Турции и других стран, имея в виду маршруты через порты Актау, Баку, Поти (Батуми), Констанца (Варна), и/или через железную дорогу Баку – Тбилиси – Ахалкалаки - Карс.

В-третьих, строительство автомагистрали, как прогнозируется, будет способствовать формированию новой парадигмы дорожной инфраструктуры, предоставить возможности для создания несколько тысяч рабочих мест.

В-четвертых, возведение национальной автомагистрали планируется осуществить на основе высоких технологий дорожного строительства, с применением новых материалов, направленных на обеспечение высокой пропускной способности и безопасности дорожного движения.

В целом, новая автомагистраль призвана придать мощный импульс дальнейшему росту национальных экономик, углублению и интенсификации внешнеэкономических связей стран Европы, Азии, Ближнего и Среднего Востока.

- - - - -