Мирхамид ТУРАЕВ,
главный научный сотрудник,
Алексей КИМ,
старший научный сотрудник,
Институт прогнозирования и
макроэкономических исследований

Узбекистан и страны Центральной Азии на пути цифровизации сферы оказания услуг автомобильным транспортом

В соответствие со Стратегией действий по пяти приоритетным направлениям развития Республики Узбекистан в 2017-2021 годах, осуществляется ряд мер по повышению роли страны в Центральной Азии, выстраиваются международные отношения нового типа с соседними государствами, расширяется и укрепляется экономическое сотрудничество на основе справедливости и общей пользы.

Принимая во внимание выгодное географическое расположение, прорабатываются меры, направленные на формирование и реализацию взаимовыгодной согласованной региональной политики по развитию транспортных коммуникаций как регионального уровня, а также ближнего и дальнего зарубежья за счет:

– дальнейшего развития сотрудничества стран Центральной Азии в осуществлении проектов в рамках ШОС и СНГ;

– строительства в соответствии с передовыми международными стандартами скоростных платных автомобильных дорог с привлечением средств Европейского банка реконструкции и развития и Всемирного банка;

– взаимодействия по формированию транспортно-транзитного коридора Узбекистан-Афганистан-Пакистан (так называемого «Кабульского коридора»[1]), направленного на увеличение объемов транзитных перевозок и открывающего широкие перспективы для развития автомобильной (на участке, где не проложена железнодорожная линия) и железнодорожной сетей, расширения взаимного товарооборота между странами Европы, России, Центральной Азии, Пакистана, Индии и Юго-Восточной Азии;

– участия в реализации глобальной инициативы Китая «Один пояс – Один путь» с созданием сухопутного экономического коридора Китай-Центральная Азия - Западная Азия с выходом к Средиземному морю через Турцию;

– других направлений деятельности со странами Центральной Азии.

В последнее время в Узбекистане уделяется огромное внимание развитию транспортной инфраструктуры, в том числе дальнейшему совершенствованию и повышению конкурентоспособности автотранспортной системы. Обеспечена пространственная связанность всех регионов республики, проводятся структурные реформы в сфере

[1] *http://railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba.*

пассажирских и грузовых автомобильных перевозок, в том числе повышается комфорт и безопасность дорожного движения в соответствии с международными стандартами.

Высокие темпы экономического развития и значительное повышение доходов населения за последние годы привели к резкому увеличению количества используемых автомобилей, объемов грузовых и пассажирских перевозок, осуществляемых различными автотранспортными средствами.

Указанное предопределяет необходимость соответствия расширения автодорожной и придорожной сетей темпам роста социально-экономического развития страны для обеспечения возрастающих потребностей в перевозках различного вида, в том числе транзите грузов и пассажиров из стран Центрально-Азиатского региона и дальнего зарубежья.

Прогнозные расчеты дальнейшего экономического развития отрасли на средне- и долгосрочную перспективу, а также оценки специалистов показывают значительное увеличение объема отправления грузов автомобильным транспортом по сравнению с 2019 годом (рис. 1).

Прогноз роста объема отправленных грузов автомобильным транспортом Республики Узбекистан[2]

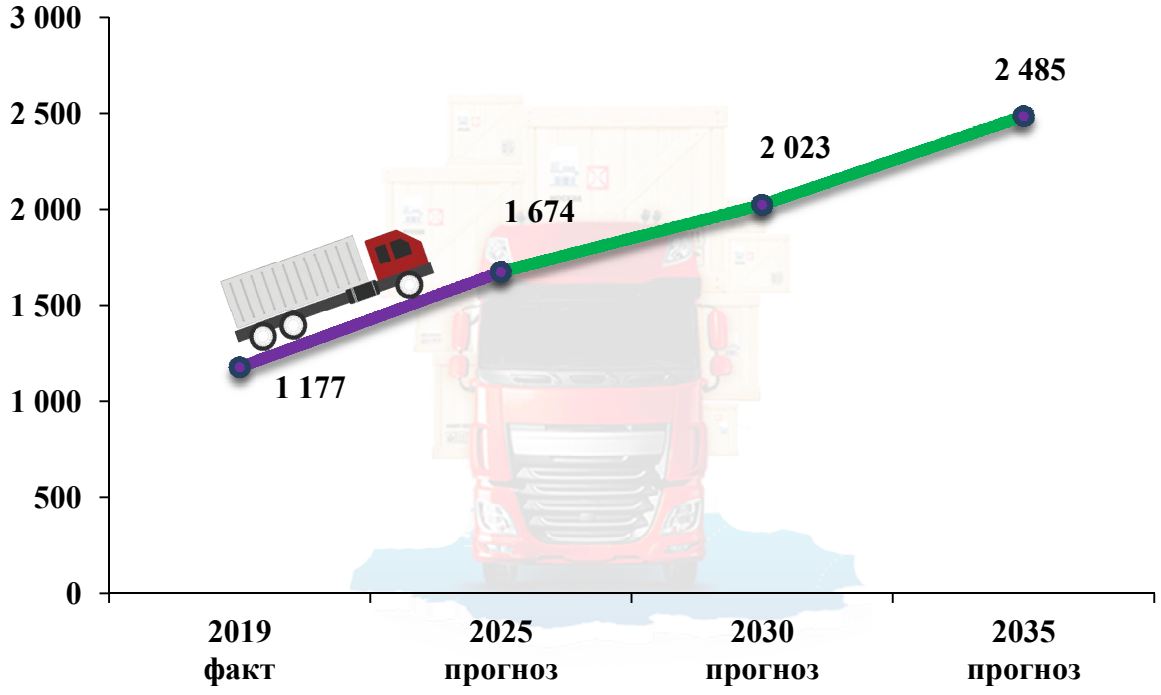

Рис. 1. Прогноз роста объема отправленных грузов автомобильным транспортом Республики Узбекистан

Как видно из параметров диаграммы, темп роста объемов грузоперевозок по отношению к 2019 году в 2025 году составит 1,42 раза, в 2030 году в 1,72 раза и возрастет в 2035 году в 2,1 раза.

[2] *Источник: составлено на основе данных статистики и аналитических справок.*

Положительная динамика наблюдается и в сфере перевозок пассажиров и пассажирооборота: за период 2010-2019 гг. объемы выросли соответственно на 51,4% и 67,6%[3]. При оценке данных индикаторов развития на перспективу необходимо также принять во внимание осуществляемые за последнее время в Узбекистане крупномасштабные реформы по расширению внутреннего и международного туризма, в том числе с использованием пассажирского автомобильного транспорта.

Учитывая вышеизложенное, принимая во внимание приоритетность дальнейшего развития местных и международных путей сообщения для обеспечения стабильного экономического роста и интеграции нашей страны в мировую систему, Указом Президента Республики Узбекистан от 9 декабря 2019 года №УП-5890 «О мерах по глубокому реформированию системы дорожного хозяйства Республики Узбекистан» первостепенной задачей для повышения конкурентоспособности отечественной экономики определены дальнейшее развитие транспортного потенциала страны и расширение его экспортных возможностей.

Для решения поставленных целей предусмотрены комплексные меры и механизмы реализации конкретных задач, в том числе по:

– повышению транзитного и логистического потенциала республики за счет развития и модернизации современных разветвленных сетей автомобильных дорог и мостов международного значения, скоростных автомагистралей, увеличению их пропускной способности, а также их интеграции в международные транспортные коридоры;

– внедрению современных автоматизированных систем управления транспортными потоками, во взаимосвязи с имеющимися и предусматриваемыми к реализации в отраслевых и территориальных программах социально-экономического развития объектами дорожной и придорожной инфраструктуры, для более эффективного использования потенциальных возможностей;

– повышению и поддержанию на надлежащем уровне качества услуг, оказываемых пользователям автомобильных дорог, а также координации развития объектов придорожного сервиса.

Данные факторы обуславливают целесообразность дальнейшего ускоренного и опережающего развития и совершенствования транзитных мощностей автодорог, дорожного хозяйства и придорожной инфраструктуры (объекты сервиса, здания, строения, сооружения, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения по пути следования) в республике.

Изучение и анализ имеющихся типов выявили три основные группы объектов придорожного сервиса для участников дорожного движения по следующим направлениям и видам услуг:

– объекты торговли продовольственными и промышленными товарами, мотели, кемпинги и гостиницы различного вида, площадки для

---

[3] *Источник: данные из статистических сборников.*

кратковременного отдыха, охраняемые стоянки, рынки, объекты питания (чайханы, кафе, рестораны) и т.п.;

– заправочные станции, станции технического обслуживания, шиномонтажные и другие мастерские, магазины автозапчастей, механизированные моечные пункты и стихийные мойки;

– остановки общественного транспорта, пешеходные переходы, пассажирские автостанции и автовокзалы[4].

При этом выявилось, что в республике практически отсутствуют крупные специализированные транспортно-экспедиционные предприятия или транспортно-логистичекие системы, структурированные в объединения межрегионального характера, осуществляющие системную организацию и информационное сопровождение грузовых или пассажирских перевозок в крупных масштабах, по различным автомобильным дорогам общего пользования большой протяженности, с предоставлением клиентам целого комплекса качественных транспортно-логистических услуг, на основе методов высокой мобильности, связанных устойчивыми информационными системами с целым рядом партнеров по оказанию комплекса сервисных услуг (рис. 2).

Источник: разработано авторами

Рис. 2. Типовая схема взаимодействия в интегрированных транспортно-логистических системах на базе цифровизации.

Здесь уместно отметить, что именно развитие подобных специализированных интеграционных систем, объединяющих в единые, взаимосвязанные на основе цифровых связей цепочки структуры различного вида и назначения: автомобильный транспорт, дорожно-эксплуатационные

[4] По материалам http://otvetof.org/ и других источников.

службы, всевозможные объекты сервиса, обеспечения безопасности и охраны, разветвленные сети информационного сопровождения и обслуживания с использованием электронных товарно-транспортных документов, другие вспомогательные и координирующие структуры – могут устойчиво обеспечить клиентам высокое качество комплексных услуг в крупных масштабах, улучшить эффективность деятельности автотранспортного комплекса, расширить его возможности, повысить уровень привлекательности транспортной инфраструктуры для пользователей.

Трансформации сложившихся в отрасли методов, осуществлению сдвигов структурного и технологического характера будут содействовать цифровые технологии. Изучение и анализ выявили, что цифровизация автотранспортного комплекса уже является объективным процессом, определяющим в значительной степени направления развития и конкурентоспособность самой отрасли и кооперирующихся с ней смежных сфер.

Отдельные блоки, короткие цепочки связей уже созданы и приносят пользу участникам автотранспортного комплекса. Территориальным органам управления необходимо планомерно принимать меры по дальнейшему развитию придорожных сервисных услуг всех видов.

Одному из авторов статьи приходилось часто бывать в командировках, ездить по участкам дорог большой протяженности, где нет элементарных объектов придорожного сервиса, даже парковок с туалетом и водой.

Важным направлением является организация мультимодальных пассажирских и грузовых перевозок, в том числе не только по Центральной Азии, но и в дальние зарубежные страны, с использованием разных видов транспорта, обеспечением возможности добраться до конечного пункта поездки по оптимальному маршруту с гарантированным уровнем комфорта и безопасности. Необходимо внедрение специальных компьютерных программных пакетов для выполнения, поддержки и мониторинга процессов в онлайн-режиме, с содержанием всей информационной базы в виде доступных электронных баз данных, а также провести соответствующее обучение работников.

Задача цифровых сервисов на данном направлении заключается в гармонизации расписаний на различных видах транспорта и принадлежности в любой комбинации, учете и контроле начала и завершения этапов перевозки, сопровождения багажа при использовании пассажиром единого электронного билета.

Для этого должна быть разработана и задействована единая цифровая платформа мультимодальных пассажирских и грузовых перевозок, обеспечивающая «сквозной» сервис (в том числе единый «сквозной» тариф) при транспортировке транзитных контейнерных грузов и пассажиров[5].

---

[5] *По материалам www.economist.com.ru*

При разработке и внедрении в эксплуатацию таких систем, в качестве важной составляющей будет использование «человеческого фактора». Вовлечение в системы указанного вида субъектов малого бизнеса, семейного предпринимательства, самозанятости и надомничества при сравнительно малых затратах средств повысит эффективность и ответственность за результаты.

Сопутствующим, но важным фактором будет социальная составляющая, направленная на сокращение бедности, создание постоянных рабочих мест, в том числе для женщин и молодежи в самых отдаленных местностях.

Способствовать этому призваны мероприятия и механизмы цифровизации различных отраслей и сфер экономики, связанных с развитием придорожной инфраструктуры. Привлечение инвестиций, в том числе прямых иностранных в отрасль для внедрения современных цифровых технологий, а также развития IT-сетей, соответствующих приложений и платформ современного поколения поможет решить ряд серьезных проблем, которые снижают эффективность транспортной системы и придорожной инфраструктуры страны.

Продолжающаяся глобализация, нарастание потребностей в повышении качества и уровня жизни населения, грузовых и пассажирских перевозках на длительные расстояния и другие аналогичные факторы обуславливают необходимость оперативного решения стоящих перед автомобильной и сопряженных с ней отраслями и сферами деятельности:

– дальнейшее развитие автодорожных сетей, в том числе реализации инвестиционных проектов по строительству автомагистралей на цементобетонной основе, нового тоннеля через перевал Камчик и других;

– внедрение соответствующих международным требованиям цифровых программ автоматического весогабаритного контроля, без остановки транспортных единиц на всех дорогах международного значения и автомагистралях (рис. 3);

Рис. 3. Типовая система автоматического весогабаритного контроля.

– внедрение современных IT-технологий и программ по осуществлению мониторинга состояния автомобильных дорог, сбору и ведению базы необходимых статистических данных;

– разработка и внедрение электронного документооборота, адаптированного к международным требованиям, с подготовкой и обучением кадров для его ведения, обучение участников процесса английскому и русскому языкам.

Учитывая опыт коронавирусной пандемии, в целях сокращения вынужденных и нерациональных простоев транспортных средств и механизмов из-за карантинных ограничений, повышения эффективности деятельности отрасли за счет сохранения мобильности, полагается целесообразной разработка и внедрение Министерством транспорта, совместно с другими заинтересованными ведомствами и хозяйствующими субъектами межрегиональных и межгосударственных систем перевозки грузов, с максимальным использованием комбинированных транспортных механизмов на базе тягачей и линейки прицепных устройств и контейнеров.

По этой схеме, на границах регионов или стран будут созданы парки (базы) тягачей, с подменными бригадами водителей из страны дислокации, которые, в случае необходимости, будут просто перецеплять и вести дальше грузовые трейлеры или контейнеровозы с их документальной передачей на следующем этапе.

Данная система будет способствовать максимально возможному безостановочному перевозу грузов при возникновении чрезвычайных ситуаций, подобных ограничительных и длительных карантинных мер, вызванных коронавирусной пандемией.

Еще одно направление повышения эффективности автомобильной отрасли – решение проблемы загрузки возвращающихся порожними машин, доставляющих автомобили из заводов, расположенных в Андижанской и Хорезмской областях до дилерских центров в самые отдаленные районы страны.

В условиях ускоренного развития сферы и смежных отраслей, в том числе преимущественно на основе передовых инновационных технологий значительно возрастает потребность в квалифицированных инженерно-технических и рабочих кадрах, особенно в отдаленных регионах, где организуются новые предприятия и объекты придорожного сервиса, связанные компьютеризованным управлением процессами.

Цифровизация отрасли потребует подготовку высококвалифицированных специалистов с осуществлением комплекса мер по целевому обучению и повышению уровня знаний соответствующих кадров, с проведением практических занятий, тренингов и деловых игр.

Внедрение в отрасль современных технологий и стандартов, соответствующих международным, создание крупных транспортно-логистических систем, развитие придорожного сервиса приведет к проблемам сбора и хранения больших информационных массивов данных,

что влечет за собой задачи по обучению работе персонала с ними, причем в режиме «онлайн».

Умелое использование систем интерактивной связи приведет к появлению цепочки дополнительных возможностей для всех участников процесса: пассажиры и водители могут получать своевременно более качественные и безопасные услуги, соответствующие их ожиданиям; предприниматели – уменьшение издержек и увеличение прибыли за счет оптимизации маршрутов и процессов; страна – дополнительные доходы за счет увеличения пропускной способности, а также преференции различного вида, включая повышение имиджа государства.