

РОЛЬ И МЕСТО ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА СТРАНЫ

Тенденции в динамике ключевых макроэкономических индикаторов, сложившиеся в последнее десятилетие в целом свидетельствуют об устойчивом развитии экономики Узбекистана. В целом за 2005–2018 гг. ВВП вырос в 2,4 раза, объем промышленного производства – почти в 2,6 раза, объем инвестиций в экономику – в 4,3 раза, валовая продукция сельского хозяйства – в 1,9 раз. Заметно укрепилась макроэкономическая стабильность, улучшилась структура экспорта (где резко сократилась доля хлопка-волокна и других сырьевых товаров, выросли доли плодоовощей, машин и другой готовой продукции), существенно возросли масштабы сектора малого и частного предпринимательства.

В 2018 году доля сфер перевозки, хранения, информации и связи в ВВП Республики Узбекистан составила 8,3 %, доля транспорта и хранения в основных фондах (по восстановительной стоимости) составила 17,5 %, в инвестициях в основной капитал – 6,8 %, в численности занятых – 4,7 % [1].

Мировая практика показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузовых потоков как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортно-логистической инфраструктуры производительность и эффективность функционирования транспортного комплекса страны снижается.

Доля транспорта в ВВП большинства стран колеблется в пределах 4–6 %, а в занятости – 3–5 %. Эти данные не включают индивидуальный и внутрифирменный транспорт, который увеличивает значение транспортных услуг в экономике. Как правило, доля транспорта в ВВП понижается по мере увеличения в стране национального дохода. Наиболее высока она в странах Азии, затем Латинской Америки и Африки. При современных масштабах производства объем продукции в среднем в тоннаже на одного жителя в развитых странах достигает 20–25 т, а в целом по всему миру – около 10 т в год. В то же время каждая тонна общественной продукции суммарно в сфере производства и в сфере обращения в среднем требует 860 тонно-километровой (т·км) работы транспорта, включая международные морские перевозки, и более 550 т·км – без их учета [2].

Для анализа и оценки уровня развития транспорта в экономическом и социальном развитии страны (региона) используется ряд показателей: обеспеченность региона транспортной сетью (густота транспортной сети), транспортноемкость (соотношение грузооборота, пассажироборота и ВВП),

эластичность спроса на транспорт по отношению к доходу на душу населения, и др.

Стратегия инновационного развития республики в период до 2030 года предполагает повышение доли промышленности в ВВП до 37 %, а перерабатывающей промышленности до 22 %, что предполагает среднегодовые темпы роста промышленности на уровне 8,3 %. Это обеспечит диверсификацию структуры экспорта, сокращение доли сырья и увеличение доли товаров с более высокой добавленной стоимостью. Динамично развивающаяся экономика будет предъявлять возросшие требования к транспортному сектору, что потребует налаживания системы логистики, коренной перестройки системы транспортировки грузов различными видами транспорта.

Совершенствование правовой базы является предпосылкой эффективно-го воздействия институциональных механизмов на развитие транспортной системы. За последние годы был принят ряд законодательных актов в сфере транспорта, способствующих совершенствованию управления, лицензионной, финансовой деятельности транспортной отрасли.

Транспортная политика государства определяет наиболее эффективные направления формирования конкурентной среды на рынке транспортных услуг и создает необходимые предпосылки и условия для обеспечения привлекательности услуг и повышения конкурентоспособности транспортных компаний. Она последовательно и поэтапно проводится с помощью разрабатываемой в настоящее время Стратегией развития транспортной системы Республики Узбекистан на период до 2035 года, где предусматривается реализация долгосрочных и среднесрочных мер и тактики ведения транспортной политики, формулируются основные задачи, формы и содержание деятельности государства в транспортной сфере на перспективу, обосновываются важнейшие направления развития транспортной системы и интеграции ее в мировые транспортные коммуникации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Транспорт и связь Республики Узбекистан / Госкомстат РУз. – 2019.
- 2 Ломакин, В.К. Мировая экономика / В.К. Ломакин. 2-е изд. – 2002.

V. YARASHOVA

Institute of Forecasting and Macroeconomic Research

**ROLE AND PLACE OF TRANSPORT IN ENSURING SUSTAINABLE
ECONOMIC GROWTH OF THE COUNTRY**