

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ КОММУНИКАЦИИ И ТУРИЗМА В УЗБЕКИСТАНЕ

Аликулов С.Р.¹, Чоршанбиев Р.Х.² Email: Alikulov641@scientifictext.ru

¹Аликулов Саттар Рамазанович – доктор технических наук, профессор;

²Чоршанбиев Равшан Хушмуродович – старший преподаватель,
кафедра наземных транспортных систем,

Каршинский инженерно-экономический институт,

г. Карши, Республика Узбекистан

Аннотация: в статье рассмотрены перспективы развития транспортной коммуникации и туризма в Центрально-Азиатском регионе, в частности – Республике Узбекистан, в тесном сотрудничестве с приграничными странами и международным сообществом. Узбекистан, обладающий богатыми природно-климатическими и историческими достопримечательностями, имеет большие возможности для развития экологического и паломнического туризма. Развитие трансконтинентальных грузовых и пассажирских перевозок по Великому Шелковому пути и международным транспортным маршрутам позволит Узбекистану выйти к морским портам, что значительно повысит товарооборот между соседними странами и государствами Европы и Азии.

Ключевые слова: транспортно-коммуникационные системы, внутренний, внешний, экологический туризм, глобализация, транспортный коридор.

PERSPEKTIVES OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT COMMUNICATION AND TOURISM IN UZBEKISTAN

Alikulov S.R.¹, Chorshanbiev R.H.²

¹Alikulov Sattar Ramazanovich - Professor, Doctor of technical sciences;

²Chorshanbiev Ravshan Hushmurodovich - Senior Lecturer,

DEPARTMENT OF LAND TRANSPORT SYSTEMS, ENGINEERING AND TECHNICAL FACULTY,

KARSHI ENGINEERING-ECONOMICS INSTITUTE,

KARSHI, REPUBLIC OF UZBEKISTAN

Abstract: the article considers the prospects of development of transport communication and tourism in the Central Asian region, in particular - the Republic of Uzbekistan in close cooperation with the border countries and the international community. Uzbekistan, which has rich natural, climatic and historical sights has great opportunities for the development of ecological and pilgrim tourism. The development of transcontinental freight and passenger transportation along the Great Silk Road and international transport routes gives Uzbekistan access to seaports, which will directly affect the trade between neighboring countries and the states of Europe and Asia.

Keywords: transport and communication systems, internal, external, ecological tourism, globalization, transport corridor.

УДК 656.025.4

Важными процессами транспорта, связи, телекоммуникаций являются современная мировая экономика, развитие глобальной инфраструктуры. Непрерывный поиск оптимальных маршрутов для глобального транспорта в транспортной отрасли, выбор оптимальных маршрутов для обслуживания глобального экономического развития.

Центрально-Азиатский регион играет важную роль в формировании глобальной инфраструктуры. Суть этого региона заключается в его пересечении материально-энергетических потоков, в которых сосредоточены интересы развитых и соседних стран. Резкое развитие научно-технического процесса в области транспорта и коммуникаций в условиях глобализации мировой экономики превратило Центральную Азию в глобальную транзитную зону.

Можно сказать, что страны Центральной Азии находятся в центре динамичных движений: север - Россия, юг - Южная Азия, восток - Китай и Ближний Восток, а также запад - Европа. Центральная Азия является континентальным коридором, связывающим Европу и Азию. После распада Советского Союза стратегические интересы Соединенных Штатов планируют сформировать десятилетнюю интеграционную схему, которая соединяется с Китаем и Центральной Азией для России [1].

Международные ассоциации заинтересованы в геостратегической значимости Центральной Азии и проблеме внедрения Глобальной инфраструктуры в этом регионе. Пример Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), созданной в 2001 году Россией, Китаем, Казахстаном, Таджикистаном, Кыргызстаном и Узбекистаном. В последние годы организация приняла ряд соглашений, программ, планов по социально-экономическому сотрудничеству в регионе. В 2006 году организация утвердила многосторонние соглашения об экономическом сотрудничестве в области транспорта. В результате государства - члены ШОС начали готовить Договоры для удобства международных перевозок внутри страны с учетом объема перевозок грузов и пассажиров. Разработка транспортного маршрута Ош-Сариташ-

Иркештам-Кашгар для организации мультимодальных перевозок в Волгоград-Астрахань-Бейнеу-Кунград и Актау-Бейнеу-Кунград, координируемых Узбекистаном (Координатор). В дополнение к ШОС Азиатский банк развития (АБР) особенно заинтересован в развитии инфраструктуры в Центральной Азии. Программа Центральной Азии по региональному экономическому сотрудничеству (ЦАРЭС) была создана в десяти странах (Афганистан, Азербайджан, Китай, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан). Основной целью этой программы является осуществление совместных проектов в области транспортной логистики и торговли в Центральной Азии, направленных на экономическую интеграцию стран, входящих в программу, с внешним миром. Азиатский банк развития выделил 165 млн долл. США на примере взаимного сотрудничества между Узбекистаном и железной дорогой Хайратон-Мазари-Шариф в Афганистане. ЦАРЭС и ряд междисциплинарных учреждений создали Совет движения Ухань. Этот план предусматривает создание системы связи со странами Центральной Азии, включая существующие автомобильные, железные дороги до Урумчи (Китай) и Кабул (Афганистан) [2].

Основываясь на предлагаемой системе отношений, экономический интересы ЦАРЭС совпадают с интересами Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана и Северного Афганистана, поскольку существует множество транспортных коридоров, где можно производить работы, связанные с погрузкой-разгрузкой и техническим обслуживанием транспортных средств. В развитии транспортной системы планом Ухань предлагается развитие автомобильных дорог, поскольку он будет создавать транспортные средства, нефтепродукты, запасные части, услуги и новые рабочие места. Концепция развития транспортной инфраструктуры, основанная на плане Ухань, имеет две отличительные особенности. Во-первых, предлагаемый проект ЦАРЭС фокусируется, прежде всего, на восстановлении или модернизации существующих автомобильных и железнодорожных сетей. В качестве примера можно сказать, что грузовой поток Афганистана ежегодно увеличивается на 5-7% через Узбекистан (Хайратон). Во-вторых, ЦАРЭС предпринял последующие шаги на юг Афганистана через Афганистан. Планируемые маршруты позволяют странам Центральной Азии отправляться на юг, в порты Пакистана [3].

В 2014 году в результате слияния участков железной дороги Узень - Берекет - Горган, казахстанские и туркменские участки открыли новую транзитную магистраль на побережье Каспийского моря, что позволит китайскому грузопотоку (в том числе среднеазиатским и российским) входить в иранские порты на персидском побережье. Китай активно работает в Кыргызстане и Таджикистане, с быстрым строительством железных дорог в Центральной Азии, с реконструкцией дорог, строительством новых дорог. В 2011 году Азиатский банк развития предоставил кредит в размере 55 млн долл. США для улучшения магистрали, соединяющей Кыргызстан и Китай, которая связывает Кыргызстан и другие страны Центральной Азии с Синьцзяном. Он также предложил построить железную дорогу Китай - Кыргызстан - Узбекистан со стратегической стоимостью 2 миллиарда долларов. Кроме того, принимая во внимание необходимость стран Центральной Азии доставки товаров к морю, в провинции Синьцзян открыта автомобильная дорога для доставки грузов с Каракурумского шоссе в порт Гвадар Пакистана.

Для Китая Центральная Азия важна в транспортной геополитике. Создание передовой транспортной системы со странами региона будет оставаться ключевым компонентом экономической политики Китая в Центральной Азии.

Согласно соглашению между Россией и Казахстаном, в России и Казахстане введена несанкционированная система международных автомобильных перевозок. Эта система не требует двусторонних разрешений на перевозку казахстанских грузов в Россию и Узбекистан.

Чтобы транспортные коридоры работали более эффективно, пересечение границы требует решения следующих факторов, препятствующих развитию транспортных коридоров:

- дороги низкого качества;
- плохое качество обслуживания на обочине дороги;
- недостаточная разработка маршрута;
- проблемы восстановления автомобилей;
- долгое время пребывания транспортных средств на границе;
- запрет на перевозку грузов автомобилями одной страны на дорогах другой страны;
- «скрытые» расходы на дорогах.

В этих коридорах развитие автомобильного транспорта требует создания крупных совместных предприятий и участия международных транспортных компаний.

Развитие конкурентоспособности на рынке между различными видами транспорта требует введения экономически обоснованного использования дорог (с использованием ГЛОНАСС). Безопасность дорожного движения, здоровье, работа и отдых водителей потребует строгого контроля, который, в свою очередь, потребует развития придорожных услуг (гостиницы, кемпинги, столовые и частные парковочные места).

В настоящее время Россия занимает второе место по объемам торговли в странах Центральной Азии. Страны Центральной Азии экспортируют натуральные продукты и сельскохозяйственную продукцию, сырье, а также химическую продукцию, Россия экспортирует в Центральную Азию готовые продукты и частично сырье, продукты питания, машины и транспортные средства, включая и текстильные изделия, которые недавно были добавлены к экспорту готовой продукции.

Преимуществом высокой конкурентоспособности России является сохранение русского языка в Центральной Азии. Сотрудничество в сфере образования является самым надежным способом. Формы

могут быть различные: студенческие стипендии, филиалы университетов, кооперативные университеты и организация обменных программ в сфере образования.

На саммите ШОС 2007 года в Бишкеке президент России Владимир Путин предложил открыть университет Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). На основе этой организации страны-участники и наблюдатели выбрали университеты, которые имеют многомерные связи. В настоящее время из 6 стран выбраны 76 университетов. Студенты, магистры, аспиранты и докторанты могут обучаться один или несколько семестров в партнерских центрах.

Сегодня Узбекистан концентрирует свой регион Центральной Азии на своей внешней политике. Это хорошо подобранный образ мышления. Узбекистан, расположенный в центре Центральной Азии, непосредственно вовлечен в становление региона как зоны стабильности, прогрессивного развития и добрососедства. Мирная, экономически процветающая Центральная Азия является важнейшей целью страны. Узбекистан намерен на добровольной основе сотрудничать со странами Центральной Азии по всем без исключения вопросам, твердо поддерживая установление взаимопонимания практического сотрудничества и добрососедских отношений.

Значительным событием стало подписание Соглашения о границе между Узбекистаном и Кыргызстаном, Узбекистаном и Таджикистаном. Впервые за двадцать шесть лет стороны добились значительного прогресса в этом чувствительном вопросе, создав совершенно новую политическую обстановку в регионе, поскольку стороны продемонстрировали готовность проявить свою политическую волю. На конференции высокого уровня по Центральной Азии: «Общая история и общее будущее, партнерство в интересах устойчивого развития» которая состоялась в Самарканде в ноябре этого года обсуждались фундаментальные проблемы в регионе. В конце конференции Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла предложение принять специальную резолюцию для поддержки усилий центральноазиатских государств по укреплению безопасности и укреплению регионального сотрудничества.

Имам Бухари, один из великих ученых, внесший неоценимый вклад в исламскую и мировую цивилизацию, был признан во всем мире автором Сахих Бухари, самой священной книги после Корана в исламе. Было решено создать в Самарканде Международный исследовательский центр имени Имама Бухари, чтобы сохранить и просвещать богатое наследие этого великого человека и распространить доктрину просвещенного ислама. С этой целью также действует деятельность Центра исламских цивилизаций в Ташкенте.

В настоящее время экологический туризм в мире является одним из самых быстрорастущих туристических индустрий. Развитие экотуризма способствует решению проблемы сохранения природы, привлечению туристов к нашей природе, сохранению и воспроизводству уникальной флоры и фауны.

В Узбекистане есть уникальная природа, ландшафты, уникальная флора и фауна, природные памятники, связанные с экотуризмом. Богатый природный климатический потенциал может привлекать туристов не только к многочисленным горам, ледникам и озерам в Ташкентской области и Ферганской долине, но и пустыни, оазисы в Навоийской и Бухарской областях [4].

Еще одним положительным аспектом развития экотуризма является то, что он не требует высокого уровня обслуживания отелей. чтобы войти в контакт с природой достаточно разместить палатки и установить кемпинги.

Экологические туры могут предлагаться туроператором в виде специального тура, например, посещение природного парка или однодневной поездки в резервные зоны, а также дополнительные услуги для жителей курортных отелей.

Экотуризм охватывает более 10% всего туристического рынка, и его темпы роста в 2-3 раза превышают темпы роста всей индустрии туризма [5]. Экотуризм также является одним из перспективных способов привлечения местных и иностранных туристов и инвестиций в страну. Таким образом, создание оптимальной стратегии экотуризма для Узбекистана - это создание новых рабочих мест и ресурсов для защиты и восстановления уникальных памятников.

Узбекистан является одним из самых известных в мире курортов по климатическим условиям, опережая курорты Средиземного моря и Калифорнии, и почти все регионы страны могут быть центрами массового туризма.

Для привлечения туристов, прежде всего, необходимо создать условия обслуживания, обеспечить им комфортный транспорт и, конечно же, продвигать туристический потенциал Узбекистана за рубежом. Развитие туризма имеет особенное значение для поднятия экономики в горных и труднодоступных местах республики. Для этого необходимо к туристской деятельности привлекать местные общины и создавать необходимые объекты, включая соответствующую инфраструктуру (жилье, питание, связь, медицинские учреждения, спасательные службы).

Список литературы / References

1. Быстрова А.К. Проблемы глобальной инфраструктуры в центральноазиатском регионе. Оптимизация роли России. М.:ИМЭМО РАН, 2013. 98 с.

2. Шанхайская организация сотрудничества. // Международный научно-образовательный журнал Партнерство цивилизаций. № 1-2/2015.М. С. 49-79.
3. Жуков С.В., Резникова О.Б. Центральная Азия и Китай: экономическое взаимодействие в условиях глобализации. М.: ИМЭМО РАН, 2009. 180 с.
4. Аликулов С.Р., Зувайитов Ф.Ф., Кузиев А.У. Развитие трансконтинентальных перевозок в Узбекистане. // Проблемы современной науки и образования. М., 2017. № 27 (109). С. 18-20.
5. Мухаббатов Х.М. Значение Великого шелкового пути в экономическом развитии Центральной Азии. //Запад и Восток: Пространственное развитие природных и социальных систем. Материалы международной научно-практической конференции. Улан-Удэ, 2016. С. 262-265.