



Volume: 02 Issue: 10 | Oct 2021 ISSN: 2660-454X

<http://cajitmf.centralasianstudies.org/index.php/CAJITMF>

Инвестиционная Политика На Железнодорожном Транспорте – Как Механизм Социально- Рыночной Ориентации Стратегии Отрасли

¹ Файзиходжаева М.Л.

² Ерматова Дилноза Ахмаджоновна

Received 10th Sep 2021,
Accepted 21st Sep 2021,
Online 16th Oct 2021

¹ доц. каф. “Экономика
транспорта”, Ташкентского
государственного транспортного
университета

² ассистент каф. “Экономика
транспорта”, Ташкентского
государственного транспортного
университета

Аннотация: В статье анализируются возможности достижения перспективных параметров развития железнодорожного транспорта, факторы и ограничения развития на фоне структурных преобразований в отрасли. Рассматриваются инвестиционная политика, механизмы привлечения инвестиций в условиях ограниченности источников финансирования, принципы формирования региональной инвестиционной политики, региональные инвестиционные программы и проекты. Изучаются внутренние резервы развития отрасли при проведении инвестиционной политики.

Ключевые слова: транспорт, железная дорога, потребности, перевозка, экономика, инвестиции, конкуренция, инфраструктура, электрификация, модернизация, рынок, услуги.

Введение

От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят перспективы дальнейшего развития государства, и это обуславливает необходимость развития железных дорог. В общем объёме перевозок значительную роль в экономическом отношении занимают транзитные перевозки.

Удовлетворяя транспортные потребности экономики Узбекистана, железнодорожный транспорт напрямую зависит от всех происходящих в ней процессов. Показатели его работы в полной мере отражают тенденции социально-экономического развития, в т.ч. отдельных отраслей экономики, формирующих соответствующую грузовую базу.

За годы независимости железнодорожной отраслью Узбекистана проделан не простой путь развития. Железнодорожная отрасль является независимой, единой и целостной системой, жизненно необходимой для надёжной и эффективной связи всех регионов республики.

Президент Республики Узбекистана Ш.М.Мирзиёев в своём Послании в Олий Мажлис 24 января 2020 года, отметил: - “Благодаря самоотверженному труду нашего народа мы достигли весомых результатов в 2019 году- в год активных инвестиций и социального развития. Значительно возрос приток инвестиций. Объем прямых иностранных инвестиций составил 4,2 миллиарда долларов, что - на 3,1 миллиарда долларов, или в 3,7 раза, больше по сравнению с 2018 годом. Доля инвестиций в валовом внутреннем продукте достигла 37 процентов. Начаты глубокие структурные преобразования в сфере... транспорта, и ряде других отраслей. В 12 ведущих отраслях промышленности реализуются программы модернизации и повышения конкурентоспособности. В результате в прошлом году темпы экономического роста составили 5,6 процента. Объем производства промышленной продукции вырос на 6,6 процента, экспорта - на 28 процентов. Золотовалютные резервы увеличились на 2,2 миллиарда долларов и достигли 28,6 миллиарда долларов”¹.

Основная часть

Для обеспечения надёжной и бесперебойной транспортировки пассажиров и грузов на железнодорожном транспорте в 2019 году общая сумма расходов на капиталовложения составила 506,83 млн. долларов США. Значительные средства планируется направить на электрификацию железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан, строительство кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкенте, строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена, модернизацию АО «Шаргунькумир» с доведением проектной мощности до 900 тысячи тонн каменного угля в год². Размер и доля инвестиций запланированных на железнодорожном транспорте в 2019 году приведены в табл 1.

Таблица 1. Размер и доля инвестиций на железнодорожном транспорте в 2019 году

Наименование проекта	Сумма вложений (Экв.млн.долл.США)	Процент от общей суммы, %
Новое строительство	207,8	41
Модернизация и реконструкция	206,431	36
Другие направления	116,95	23
Всего	506,83	100

Следует отметить, что в современных условиях развитие инновационной и инвестиционной деятельности национальной транспортной системы это единственный путь повышения ее конкурентоспособности на мировом рынке. Данный прогресс характеризуется форсированными темпами роста, расширением экспортного потенциала, полное удовлетворение спроса на железнодорожные перевозки, динамичный рост пассажирских перевозок за счет активного развития высокоскоростных, скоростных, внутригородских перевозок при поддержке государства. Соответственно, для транспортной системы Узбекистана, основу которой составляет железнодорожный транспорт, ключевое значение имеют инвестиции в инновационные проекты железнодорожной отрасли. Решение этой задачи невозможно без масштабной мобилизации инвестиционных ресурсов. В связи с этим в республике активно создаются и используются имеющиеся преимущества в конкретной борьбе за иностранный капитал, привлекаемый в первую очередь, в форме прямых иностранных инвестиций.

В целях создания максимально благоприятного инвестиционного климата для иностранных инвесторов, осуществляющих прямые вложения в развитие высокотехнологичных производств стимулирования привлечения иностранных инвестиций и современных технологий в регионы республики был принят ряд нормативно-правовых документов, в том числе Закон «Об иностранных инвестициях», «О гарантиях и мерах защиты прав иностранных инвесторов», «О гарантиях свободы предпринимательской деятельности» и «Об инвестиционной программе Республики Узбекистан». Кроме выше приведенных документов были изданы указы, и постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан. Но, несмотря на активную деятельность железнодорожной отрасли и МИД в привлечении иностранных инвестиций существуют ряд недостатков. Среди главных недостатком можно отметить низкий уровень управления коллективом и потеря требовательности к сотрудникам в прямых обязанностях по привлечению иностранных инвестиций и увеличению объемов экспорта на внешние рынки, и самое главное, недостаточный уровень профессиональной подготовки, нехватка практического опыта ведения переговоров с иностранными партнерами, культура ведения переговоров и неумение составлять информационно-аналитические материалы, а также слабое владение ими иностранными языками. Соответственно, благодаря принятому «Стратегия действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан на 2017-2021гг» Президентом страны, начиная с 2017 года начался поэтапный подход к решению намеченных проблем, особенно в сфере привлечения иностранных инвестиций, то есть ведение активной внешней политики.

Таким образом, дальнейшая реализация вышеперечисленных и других проектов в отрасли железнодорожного транспорта, а также слаженная работа всего коллектива в условиях корпоративной системы управления акционерного общества позволит создать хороший задел для успешной работы в совершенствовании инвестиционной и инновационной деятельности АО «УТЙ» и будет способствовать улучшению экономических и финансовых показателей компании и занять лидирующую позицию на рынке транспортных услуг.

Инвестиционная программа АО «УТЙ» разработана в соответствии со следующими принципами и политикой. При реализации инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте республики большое значение имеет международное сотрудничество с учетом стимулирования инвестиционной деятельности.

В 2019 году грузооборот составил 22,9 млрд. тонн. км., перевезено 95,0 млн. тонн грузов и отправлено 68,2 млн. тн. груза. Объем выпущенной промышленной продукции ожидается в сумме 962,0 млрд. сум или 116,6,0% к отчету прошлого года в сопоставимых ценах. Во исполнение Постановления Президента Республики Узбекистан от 22.12.2016 года №ПП-2692 «О дополнительных мерах по ускоренному обновлению физически изношенного и морально устаревшего оборудования, а также сокращению производственных затрат предприятий отраслей промышленности», по компании утвержден "Комплекс мер по снижению себестоимости выпускаемой продукции промышленными предприятиями". Снижение себестоимости продукции по промышленным предприятиям общества в сопоставимых условиях достигнуто 2,2% к отчету 2019 года. Создано 4433 новых рабочих мест, в том числе рабочие места в соответствии с инвестиционной программой – 1873 рабочих мест, по программе локализации – 73 рабочих мест, по программе развития отрасли – 2287 рабочих мест. Приоритетными инвестиционными проектами на 2020 год являются: - Электрификация железнодорожного участка Пап-Наманган-Андижан и Модернизация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад с организацией пригородного движения поездов, реализация которых позволит сократить эксплуатационные затраты на энергоресурсы, ремонт и техническое содержание технических средств, увеличить пропускную способность железнодорожной линии, уменьшить негативное воздействие на окружающую среду. - Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена, Строительство Сергелийской линии Ташкентского метрополитена, Строительство

кольцевой надземной линии метрополитена в городе Ташкенте, реализация которого позволит развить дорожно-транспортную инфраструктуру города Ташкента, сократить пассажирских перевозок автотранспортными средствами, что позволит улучшить экологическую ситуацию в городе. - реабилитация железнодорожных путей, которая позволит обеспечить безопасность движения поездов, снизить эксплуатационные расходы и улучшить качество предоставляемых услуг - строительство, приобретение, модернизация и восстановление подвижного состава, способствующие обновлению и улучшению парка подвижного состава компании, снижению эксплуатационных расходов, обеспечению безопасности движения поездов и улучшению качества предоставляемых услуг. В 2019 году были предусмотрены ремонт и восстановление 26 локомотивов, 1994 грузовых вагонов, строительство 1200 грузовых и 15 пассажирских вагонов, а также реабилитация 180 км железнодорожных путей. Предусмотрен ввод в эксплуатацию 4 проектов: Строительство парка "Навруз" в городе Ташкенте; Строительство второго этапа Юнусабадской линии Ташкентского метрополитена; Модернизация железнодорожного участка Андижан-Савай-Ханабад; Освоение Байсунского месторождения каменного угля с добычей до 50,0 тыс. тонн угля в год.

Эффективные транспортные системы являются движущей силой успешного развития экономики для любого государства, в том числе железнодорожный транспорт, который наилучшим образом отвечает потребностям экономики. Транспортные коммуникации выполняют важнейшие экономические, социальные и стратегические функции, являясь неотъемлемой составной частью народнохозяйственного комплекса Республики Узбекистан и связующим звеном между производителями и потребителями, странами и континентами. Доля транспортного комплекса общего пользования в ВВП Республики Узбекистан составляет около 9%, при этом численность занятых в отрасли -3,7 % от общего числа работающих в республике. Следует отметить, что в Узбекистане общая протяженность и конфигурация автомобильных и железнодорожных сетей в целом удовлетворяет потребности экономики в перевозках грузов и пассажиров. Длина железнодорожных сетей составляет около 5 тыс. км, автомобильных дорог около 200 тыс. км, дорог международного значения более 3,5 тыс. км.

Заключение

С обретением независимости Республика стала налаживать транспортное сообщение со странами Южной и Восточной Азии, что в дальнейшем поможет Узбекистану стать транзитной страной между Европой и Азией. Кроме того, в связи с транзитными трудностями перевозок через соседние страны при внутренних перевозках. Эти новые дороги оказали положительное воздействие на экономическое развитие Узбекистана. Таким образом, инвестиции в инфраструктуру железных дорог являются решающим фактором эффективной деятельности отрасли. Железнодорожный транспорт Узбекистана является одной из ведущих составных частей транспортной инфраструктуры национальной экономики, который имеет решающее значение в обеспечении экономических связей.

Использованная литература

1. Ш.М.Мирзиёев. Обращение в Олий Мажлис Президента Республики Узбекистан 24 января 2020 года.
2. Мухаммедов, М. М. (1992). Социально-экономические проблемы материального стимулирования в торговле (Doctoral dissertation, ММ Мухаммедов).
3. Асланова, Д. Х., Саттарова, З. И., & Алимова, М. Т. (2016). Региональный туристский кластер как инструмент повышения эффективности экономики региона. Научный результат. Экономические исследования, 2(1 (7)).

4. Toirxonovna, A. M., Obloqulovich, U. T., & Tuychiev, I. I. (2020). Institutional Framework for the Development of the Tourism Market. *Indonesian Journal of Law and Economics Review*, 8, 10-21070.
5. Toirxonovna, A. M. (2016). LM, Analysis of trends and forecasting the development of the international tourism market. *SAARJ Journal on Banking & Insurance Research*, 5(1), 50-70.
6. Мухаммедов, М. М. (2008). Занятость, уровень жизни и государственное регулирование рынка труда.
7. Alimova, M. T., Nasimov, A. R., & Rakhmonov, S. S. (2020). THE METHODOLOGY OF THE FORMATION OF TOURIST CLUSTERS: THE EXAMPLE OF THE REGIONS OF UZBEKISTAN. *PalArch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology*, 17(7), 14462-14475.
8. Мухаммедов, М. М. Сокращение численности трудовых мигрантов и предложения по поводу дальнейшего искоренения трудовой миграции.
9. Alimova, M. T., Obloqulovich, U. T., & Rakhmonov, S. S. (2020). ASYSTEMATIC APPROACH TO THE DEVELOPMEN TO THE REGIONAL TOURISM MARKET. *PalArch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology*, 17(7), 14252-14261.
10. Мухаммедов Мурод Мухаммедович, & Турабеков Соҳибжон Шербой Ўғли (2017). Ўзбекистонда иқтисодий ўсиш суръатларини жадаллаштиришнинг янги имкониятлари. *Экономика и финансы (Узбекистан)*, (3), 26-32.
11. Aslanova, D. X., & Alimova, M. T. (2020). METHODOLOGY FOR THE IDENTIFICATION OF TOURIST CLUSTERS: THE EXAMPLE OF THE REGIONS OF UZBEKISTAN. *PalArch's Journal of Archaeology of Egypt/Egyptology*, 17(6), 14820-14833.