

## **Оценка влияния пандемии коронавируса на транспортную отрасль Узбекистана и меры по смягчению негативных последствий**

### **Impact Assessment of the Coronavirus Outbreak on the Transport industry of Uzbekistan and Mitigation Measures**

#### **Коронавирус пандемиясининг Ўзбекистон транспорт соҳасига бўлган таъсирини баҳолаш ва уни юмшатиш чоралари**

**Ибрагимова Дилдора Толибовна**

*руководитель проекта по вопросам развития инфраструктуры,  
Институт прогнозирования и макроэкономических исследований  
E-mail: ibrdilya@mail.ru*

**Аннотация:** В статье дана оценка влияния предпринятых антикризисных мер на основе анализа объемов перевозимых грузов, охарактеризованы проблемы отрасли по видам транспорта в сложившихся обстоятельствах, вызванные пандемией коронавируса в мире. Сформулированы конкретные меры по смягчению негативного влияния на развитие экономики.

**Ключевые слова:** COVID-2019, воздушный транспорт, автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, транзитные коридоры, мультимодальные коридоры.

В настоящее время злободневной темой дня во всем мире считается пандемия коронавируса (далее COVID-2019) [1].

COVID-2019 серьезно повлиял на все сферы человеческой деятельности, буквально «парализовав» крупнейшие экономики мира. Деятельность транспортных и логистических компаний также оказалась существенно затронута карантинными мероприятиями в связи с запретом на перемещение пассажиров на всех видах транспорта [2, 3] и ограничением грузовых перевозок на автомобильном транспорте некоторыми странами.

Потери в объемах пассажирских и грузовых перевозок внутри республики и за ее пределами, несомненно, могут существенно замедлить рост экономики Узбекистана. На время противовирусных мероприятий создан Антикризисный фонд [4] в целях поддержки предпринимательства, инфраструктурных проектов, ведущих отраслей экономики республики, в т.ч. туризма и транспорта. В качестве первоочередных мер в Узбекистане создана комиссия для изучения ситуации в стране и за рубежом в связи распространением данного типа коронавируса [5].

Предварительными оценками экспертов прогнозируются потери до 31 млн долл. США [6] в туристической индустрии Узбекистана, и как следствие простаивание авиационного сектора страны. В целях предотвращения банкротства сектору предоставлен ряд преференций: отсрочки по выплате задолженности по кредитам без начисления штрафных санкций, пересмотр графиков погашения кредитов АО «Uzbekistan Airways», освобождение от

уплаты земельного налога и налога на имущество, и оплата социального налога по сниженной ставке в размере 1 процента [7].

Однако, распространение COVID-2019 не повлияло на деятельность грузоперевозок республики и в целях обеспечения сроков своевременной доставки грузов и недопущения замедления процессов внешнеторговых перевозок Правительством страны принимаются усиленные меры по переориентированию части объема международных автомобильных перевозок на железнодорожные, а также развитию мультимодальных перевозок в обход стран, закрытых для перевозок в связи с карантинными мерами.

Анализ динамики основных показателей транспорта за 1 квартал 2020 года показывает снижение объемов перевозок из-за введенных некоторыми странами ограничений в перевозках на автомобильном транспорте в импортном сообщении на 33,7%, на воздушном в транзитном сообщении – 52,5%. Если в 1 квартале текущего года показатели на воздушном (экспорт и импорт) и автомобильном (экспорт и транзит) видах транспорта имели стабильный темп роста к аналогичному периоду прошлого года, то уже за 20 дней апреля в разгар карантинного периода, наблюдается резкое снижение по всем видам сообщения [8]. В целом по всем видам транспорта наблюдается стабильность в выполнении объема перевозок в межгосударственном сообщении к прошлому году с темпом роста около 2%, а на железнодорожном транспорте наблюдается тенденция увеличения объемов перевозок грузов за счёт переориентирования перевозок с автомобильного транспорта.

К падению объема грузоперевозок на автомобильном транспорте, привел ряд проблем при перевозке грузов в зарубежные страны в период пандемии:

1. Некоторые страны закрывают границы для пересечения автомашинами;
2. В странах, где отсутствует ограничение автомобильных перевозок водителей транспортных средств, выезжающих из одной страны в другую, после пересечения границы и доставки груза получателю, перемещают на 2 недели в карантинную зону. Затем после окончания карантинного периода автомашина выезжает обратно с другим попутным грузом в страну первоначального отправления, где водителей снова перемещают в карантинную зону. Таким образом, за 1 рейс туда и обратно непроизводительный простой автомашины составляет примерно один месяц.

3. Как следствие вышеуказанной проблемы, водители увеличивают плату за перевозку грузов, что влияет на снижение конкурентоспособности рынка автомобильных услуг.

В связи со сложившимися проблемами в автомобильных перевозках, целесообразным считается реализация ряда смягчающих мер и механизмов по устранению застоя и их дальнейшему развитию:

1. Перевозчикам грузов необходимо увеличить смены водителей на единицу автотранспорта таким образом, чтобы автомашина не простаивала в ожидании водителей на карантине путем найма других водителей из страны назначения, прошедших карантинный период. После прибытия сменных водителей в страну назначения нанимается еще одна бригада для вывоза груза из Узбекистана;

2. В целях стимулирования автоперевозчиков отменить все дорожные сборы для всех транспортных средств, в том числе плату за проезд по тоннелям и мостам до снятия угрозы распространения пандемии. Пример: опыт Китая [9];

3. Ввести безостановочный и бесплатный режим для грузового автомобильного транспорта, перевозящего медицинские грузы и персонал, а также отменить или упростить проверки таких автомобилей. Пример: опыт Китая [9].

Большая доля убытков приходится на авиационный транспорт республики, который ограничивается в настоящее время перевозками товаров гуманитарной помощи некоторым странам в период кризиса. В целях увеличения доходности, а также удовлетворения спроса экспортеров целесообразно переориентировать деятельность воздушного транспорта и продолжить переоборудование находящихся на временном хранении пассажирских самолетов на грузовые самолеты.

*Справочно: Правлением АО «Uzbekistan Airways» было принято решение о переоборудовании Boeing-767-300-ER в грузовой вариант Boeing-767-300-PTC (passenger-to-cargo) [10]. Это позволит уменьшить убыточность авиакомпаний и увеличить объем перевозок.*

В этой сложной ситуации, для железнодорожного транспорта открываются новые перспективы. Благодаря налаживанию сотрудничества с другими странами на новом уровне расширяются возможности развития грузоперевозок, совершенствуются существующие и открываются новые экспортные, импортные и транзитные коридоры, а также развиваются новые международные мультимодальные маршруты с применением гибких тарифов.

При этом, основное значение уделяется поддержке предпринимателей, занимающихся экспортной деятельностью. Так, в марте и апреле текущего года отправлены грузы из Узбекистана по новым мультимодальным маршрутам через Баку–Тбилиси–Карс. Подобные грузоперевозки имеют еженедельный характер. Помимо Турции, аналогичные маршрутные поезда планируются также в Россию, государства Европейского союза, Китай и другие азиатские страны [11].

Из-за закрытия туркмено-иранской границы [12] наблюдается резкое снижение перевозок в межгосударственном сообщении по коридору Север-Юг. Введение конвенционного запрета со стороны Туркменистана, несомненно, повлечет за собой снижение объемов грузов Узбекистана назначением в Иран железной дорогой экспортных и транзитных в среднем в 2% и 2,3% [13] соответственно.

Вышеуказанная ситуация с ограничением транзита грузов по территории Туркменистана назначением в/из Иран, транспортный коридор Север – Юг, также блокирует взаимный товарооборот таких стран как Китай, прибалтийские страны, Беларусь, Украина, Россия, Казахстан, Таджикистан, Кыргызстан и др. со странами Персидского залива, Пакистаном, Индией, Бангладеш и др.

Благоприятное географическое положение и лидирующие позиции в структуре внешнеторгового оборота Узбекистана в 2019 году таких стран, как: Китай – 7,6 млрд долл. США, Россия – 6,6 млрд долл. США, Казахстан – 3,4

млрд долл. США[14] позволяет беспрепятственно осуществлять внешнеторговые перевозки по альтернативным маршрутам и влияет на стабильное функционирование и развитие отрасли.

В этих условиях возникает необходимость использования альтернативных транспортных коридоров в Юго-Восточную Азию. Одним из таких альтернативных транспортных проектов является Кабульский коридор [14] (Узбекистан – Афганистан – Пакистан). Целесообразным считается ускорить использование существующих международных автотрасс и организацию автомобильных перевозок грузов по существующим международным автомобильным дорогам по территории Афганистана между станциями Пешавар (Пакистан) и Мазари-Шариф или Галаба (Узбекистан) под операторством железных дорог Узбекистана, с взиманием тарифа, как за железнодорожные перевозки для организации интермодальных перевозок (железнодорожным и автомобильным транспортом). Развитие данного маршрута приведет к увеличению транзитного потенциала стран Центрально-азиатского региона, в том числе Узбекистана, и формированию новых транзитных коридоров: «Индия – Пакистан – Афганистан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – Евросоюз», «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – Индия» [156]. В свою очередь вышеуказанные мероприятия позволяют выполнить поручения, озвученные в послании Президента Республики Узбекистан Олий Мажлису: «По мнению международных экспертов, за счет улучшения инфраструктуры, обеспечения прозрачности тарифов и открытия новых маршрутов транзитный потенциал нашей страны можно довести с нынешних 7 миллионов тонн до 16 миллионов» [177].

Исходя из вышеизложенного, следует отметить, что наряду с предпринимаемыми антикризисными мерами в период снижения деловой активности населения, необходимо разработать организационно-экономические мероприятия, основанные на результатах научных исследований и прогнозах, по стабилизации экономики, в том числе в сфере транспорта.

### **Список литературы:**

1. Наименование заболевания, вызванного коронавирусом (COVID-19), и вирусного возбудителя. Официальный сайт ВОЗ. Available at: [https://www.who.int/ru/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/naming-the-coronavirus-disease-\(covid-2019\)-and-the-virus-that-causes-it](https://www.who.int/ru/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/technical-guidance/naming-the-coronavirus-disease-(covid-2019)-and-the-virus-that-causes-it).
2. Решение Специальной Республиканской комиссии. Пресс-служба Министерства иностранных дел. Available at: <https://mfa.uz/ru/press/news/2020/03/23917/>.
3. Обращение Президента к народу в связи с ситуацией вокруг коронавируса. Пресс-служба Министерства иностранных дел. Available at <https://mfa.uz/ru/press/news/2020/03/23835/>.
4. Указ Президента Республики Узбекистан от 19 марта 2020 года №УП-5969 «О первоочередных мерах по смягчению негативного воздействия на

отрасли экономики коронавирусной пандемии и глобальных кризисных явлений». Available at: <https://lex.uz/ru/docs/4770763>.

5. Распоряжение Президента Республики Узбекистан от 29 января 2020 года №Р-5537 «Об образовании Специальной республиканской комиссии по подготовке Программы мер по предупреждению завоза и распространения нового типа коронавируса в Республике Узбекистан». Available at: <https://www.lex.uz/docs/4720408>.

6. Данные Всемирной туристической организации. Available at: <https://www.unwto.org/tourism-covid-19>.

7. Указ Президента Республики Узбекистан от 3 апреля 2020 года №УП-5978 «О дополнительных мерах поддержки населения, отраслей экономики и субъектов предпринимательства в период коронавирусной пандемии». Available at: <https://lex.uz/ru/docs/4780477>.

8. Оперативные данные Министерства транспорта Республики Узбекистан.

9. Власти Китая поддержали автоперевозчиков в условиях коронавируса. Информационно-аналитическое агентство «SeaNews», 27.03.2020. Available at: <https://seanews.ru/2020/03/27/ru-vlasti-kitaja-podderzhali-avtoperevozchikov-v-usloviyah-koronavirusa/>.

10. Пресс-служба АО «Uzbekistan Airways». Available at: <https://t.me/uzbekistanairways/1032>.

11. Контейнерный поезд с экспортной продукцией Узбекистана отправился в Турцию. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 30.03.2020. Available at:

[http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/18315/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18315/).

12. Сообщение консульско-правового департамента МИД, 8 марта 2020 г. Available at: <https://mfa.uz/ru/press/news/2020/03/23692/>.

13. Расчеты автора по данным Министерства транспорта Республики Узбекистан.

14. Данные Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике. Available at: [https://stat.uz/uploads/docs/tashqi\\_savdo\\_dekabr\\_ru.pdf](https://stat.uz/uploads/docs/tashqi_savdo_dekabr_ru.pdf).

15. Ибрагимов У.Н. Формирование единого, разветвлённого и внешне интегрированного транспортного пространства в Центральной Азии. ННО Научно-исследовательский информатизационный центр, Ташкент, 2018. Available at: [http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/11941/](http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/11941/).

16. Новый транспортный коридор, новые возможности и масштабные перспективы. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 7.12.2018. Available at:

[http://railway.uz/ru/informatsionnaya\\_sluzhba/novosti/12598/](http://railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/12598/).

17. Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису от 21 января 2020 г. Available at: <https://president.uz/ru/lists/view/3324>