



ХАЛҚАРО ТРАНСПОРТ ЙЎЛАКЛАРИНИ РИВОЖЛАНТИРИШ БЎЙИЧА ИНВЕСТИЦИОН ЛОЙИХАЛАР: ҲОЗИРГИ ҲОЛАТ ВА РИВОЖЛАНИШ ИСТИҚБОЛЛАРИ

*Рахимжонов Бекзод Раимжон ўғли -
Тошкент давлат транспорт университети
стажёр-тадқиқотчиси,*

[doi: https://doi.org/10.55439/ECED/vol23_iss3/a48](https://doi.org/10.55439/ECED/vol23_iss3/a48)

Аннотация. Мақолада худудлараро ҳамкорликни ривожлантириш истиқболлари, Марказий Осиёда транспорт-коммуникация алоқаларини ривожлантириш имкониятлари, шунингдек, янги транспорт йўлакларини қуриш лойиҳалари кўриб чиқилди. Темир йўллارни электрификация қилиш, янги темир йўллارни қуриш ҳамда темир йўллارни модернизация қилиш ва шу каби бошқа амалга оширилган инвестицион лойиҳалар бўйича таҳлил ўтказилди.

Калит сўзлар: инвестицион фаолият, инвестицион лойиҳалар, темир йўл транспорти, халқаро транспорт йўлакларини, ташувлар, халқаро ҳамкорлик.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

*Рахимжонов Бекзод Раимжон ўғли -
стажер-исследователь Ташкентского государственного
транспортного университета*

Аннотация. В статье рассмотрены перспективы развития межрегионального сотрудничества, возможности развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в Центральной Азии, включая проекты по строительству новых транспортных коридоров. Проведен анализ реализованных инвестиционных проектов, в части электрификации железнодорожных участков, строительства новых железных дорог, а также модернизации железнодорожных путей и др.

Ключевые слова: инвестиционная деятельность, инвестиционные проекты, железнодорожный транспорт, международные транспортные коридоры, перевозки, международное сотрудничество.

INVESTMENT PROJECTS FOR THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS: CURRENT STATUS AND DEVELOPMENT PROSPECTS

*Rakhimjonov Bekzod Raimjon o'g'li -
researcher at Tashkent State Transport University*

Annotation. The article discusses the prospects for the development of interregional cooperation, the possibilities for the development of transport and communication interconnection in Central Asia, including projects for the construction of new transport corridors. An analysis of the implemented investment projects was carried out, in terms of electrification of the railway section, the construction of new railways and the modernization of railways, etc.

Key words: investment activity, investment projects, railway transport, international transport corridors, transportation, international cooperation.

Введение. Транспортная система является одним из важных факторов функционирования экономики страны, а также инфраструктурной базой ее устойчивого роста.

В свою очередь, расширение международного сотрудничества и углубления интеграционных процессов связано с развитостью международных транспортных коридоров.

Республика Узбекистан географически расположена в центре Великого шелкового пути и является стратегически важным транспортным узлом региона.

Подчеркивая актуальность и важность международных транспортных коридоров в процессе глобализации, Республика Узбекистан становится соединяющим звеном для перевозки различных грузов Центральной Азии железнодорожным транспортом, а также приоритетным

направлением в части интеграции в международную транспортно-логистическую систему.

При этом, данное положение требует вести политику по развитию транспортную инфраструктуру страны, путем реализации масштабных инвестиционных проектов и поддержки со стороны государства.

Экономический рост стран Восточной, Южной и Юго-Восточной Азии увеличивает товарооборот между западной и восточной, северной и южной частями Евразии.

Вследствие этого, перед странами Центральной Азии, в частности Республики Узбекистан обнаруживается целый ряд перспектив в плане создания новых и развития действующих транспортно-транзитных коридоров. В целом, международные транспортные коридоры предназначены для осуществления перевозок в меж-

дународном сообщении. Данные коридоры обеспечивают промышленной продовольственной, военной, технологической, демографической и др. безопасностей всех причастных стран [11].

Успешно-реализованные инвестиционные проекты по созданию международных транспортных коридоров укрепляют авторитет стран Центральной Азии в целом, Республики Узбекистан в частности.

Конкуренциоспособность международных транспортных коридоров напрямую влияет фактором для прогрессивного экономического, политического и социального развития страны.

Анализ литературы. Проведенный анализ литературы, посвященные вопросам инвестиционной деятельности и международных транспортных коридоров на транспортной системе Республики Узбекистан, в частности железнодорожном транспорте, можно условно разделить на научные труды исследователей Республики Узбекистана и других зарубежных стран.

Анализ последних исследований и публикаций по вопросу развития международных транспортных коридоров и реализации инвестиционных проектов рассматривались такими зарубежными авторами, как: N.P. Contessi, M.O. Emerson, E. Kuliranova, С.А. Юрченко, А.Е. Юрченко, В.А. Дергачев, К.Х. Зоидов, А.А. Медков, Ю.В. Чижков и др, а также узбекскими авторами работ, среди которых: П.Х. Азимов, А.А. Зохидов, У.Н. Ибрагимов, Д.Т. Ибрагимова, Д.Т. Абдуалибеков, Д.Х. Мухсимова, Я.М. Каррива и др. Перечисленные авторы рассмотрели необходимость развития транспортных коридоров с точки зрения увеличения транспортных потоков и эффективности взаимодействия разных видов транспорта.

Авторы С.А. Юрченко и А.Е. Юрченко [12] отмечают, что транспортные коридоры - это совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта, которые имеют все необходимые инфраструктуры для обеспечения перевозки пассажиров и грузов между различными странами. При этом, подтверждают, что определение и содержание понятия «транспортный коридор» большое влияние оказывают изменения в политике, экономике, на рынках основных производителей и экспортеров товаров.

П.Х. Азимов отмечает, что географическое положение стран Центральной Азии требует значительного объема инвестиций для развития транспортных коридоров. Заинтересованность в развитии транзитных и транспортных коридоров, способствует росту эффективности управления международными перевозками, так как транспортные коридоры, проходящие через

страны Центральной Азии являются самыми короткими и быстрыми транспортными коридорами.

Так, проблемы совершенствования транспортного сектора Узбекистана в контексте развития Великого шелкового пути освещены в работе А.А. Зохидова [13]. Автор рассматривает транспортную систему Центральной Азии как важный элемент развития. Правильное проведение необходимых реформ в странах региона приведет к росту благосостояния стран региона, а также способствует становлению региона экономическим мостом, который соединяет Европу и Азию.

Особо важное внимание направляется созданию новых альтернативных транспортных коридоров в регионе. В своих исследованиях авторы У.Н. Ибрагимов, Д.Т. Ибрагимова [14] отмечают в данном контексте развития транс-афганского и других транспортных коридоров. Развитие рассматриваемых транспортных коридоров не является возможным при отсутствии практического взаимодействия причастных стран.

Методология исследования. Широко используемые методы изучения существующих научных исследований по управлению и развитию международных транспортных коридоров, сравнительное сопоставление тарифо-ценообразования, изучение статистических данных и экономическое сопоставление и анализ, логическое мышление, научная абстракция, группировка данных, анализ и синтез, индукция и дедукция.

1. Современное состояние инвестиционной деятельности. Экономика государства во многом зависит от успешной работы транспорта и в первую очередь железнодорожного, на долю которого приходится более 30 % грузооборота, выполняемого всеми видами транспорта Республики Узбекистан.

Рост экономики стран Центральной Азии и Китая сопровождается активным развитием международных транспортных связей. Одним из примеров тому стал реализованный в рамках Программы ПРООН Проект «Исследование по наращиванию институциональных возможностей развития транзитных коридоров в регионе Шелкового пути».

В перспективе развития железнодорожной транзитной политики Республики Узбекистан, определены основные приоритетные направления транспортного и коммуникационного строительства, такие как: осуществление электрификации железнодорожных участков до городов Бухара, Карши, Термез и Андижан; обновление подвижного состава; формирование новых транспортных коридоров, обеспечивающих

кратчайшие выходы к международным транспортным коммуникациям и увеличение транзитных перевозок; последовательное снижение производственных затрат и себестоимости при организации работы железнодорожного транспорта путем внедрения современных энерго-сберегающих и ресурсосберегающих технологий, обеспечивающих рациональное использование эксплуатационных ресурсов [1].

Исходя из мероприятий, проводимых в области развития железнодорожного транзита Узбекистана приоритетными направлениями проводимых реформ в АО «Узбекистон темир йуллари» обозначены следующие: обновление и модернизация подвижного состава за счёт высокоэффективных технологий вагоностроения на базе промышленных предприятий отрасли; дальнейшая интеграция в международную систему железнодорожных перевозок; максимальное использование конкурентных преимуществ в регионе и субрегионе; совершенствование политики тарифного и нетарифного регулирования транспортировки грузов; повышение коэффициента использования транзитного потенциала железной дороги страны; подготовка обоснованных предложений по созданию новых альтернативных транспортных коридоров и др. [2].

В годы независимости со стороны АО «Узбекистон темир йуллари» были реализованы ряд крупных инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры страны: «Строительство железнодорожной линии «Ташгузар-Байсун-Кумкурман» (223 км), «Электрификация железнодорожного участка «Ташкент-Ангрен» (114 км), «Электрификация железнодорожного участка «Мараканд-Карши» (141 км), «Строительства электрифицированной железнодорожной линии «Ангрен-Пап» (125 км), «Электрификация железнодорожного участка «Пап-Коканд-Андижан» (186 км), «Электрификация железнодорожного участка Самарканд-Бухара с организацией высокоскоростного движения пассажирских поездов» (259 км), «Строительство железнодорожной линии «Бухара-Мискен» (357 км), «Электрификация железнодорожного участка «Карши-Термез» (325 км), Строительство железнодорожной линии «Ургенч-Хива» (34 км), «Электрификация и модернизация железнодорожного участка «Карши-Китаб» (124 км) и др.

Также, в настоящее время реализуются такие инвестиционные проекты как: «Электрификация железнодорожного участка «Пап-Наманган-Андижан» (145 км), «Электрификация железнодорожного участка «Бухара-Ургенч-Хива» (452 км), «Строительство второго пути электрифицированной высокоскоростной же-

лезнодорожной линии Навои-Бухара (93 км)», Строительство железнодорожной линии «Шават-Караузьяк» (91 км) и др.

За последующие пять лет Организация Сотрудничества железных дорог (ОСЖД) провела анализ географических, технических и эксплуатационных показателей и технического оснащения 13 коридоров, собрала данные по инфраструктуре и пересечениям границ, а также изучила пути совершенствования технологии грузовых перевозок. Результатом данной работы стали всесторонние меры, выработанные для совершенствования организации международных железнодорожных транспортных перевозок по транспортным коридорам в сообщении между Европой и Азией. Заинтересованные страны подписали «Меморандум о взаимопонимании» по развитию этих коридоров, что послужило основой для скоординированных действий со стороны государств по реорганизации и модернизации. [3].

2. Анализ существующих транспортных коридоров, перспективных направлений. На сегодняшний день Узбекистаном используются следующие коридоры для перевозки грузов на международном сообщении [4] (рис.1):

- **коридор 1** – в направлении портов прибалтийских государств (транзитом через Казахстан и Россию) – Клайпеда (Литва), Рига, Лиепая, Вентспилс (Латвия), Таллинн (Эстония);

- **коридор 2** – через Беларусь и Украину (транзитом через Казахстан и Россию) – пограничные переходы Чоп (Украина) и Брест (Беларусь), далее на Европу;

- **коридор 3** – на украинский порт Черноморск (транзитом через Казахстан и Россию) и российский порт Новороссийск (транзитом через Казахстан), с выходом на Черное море;

- **коридор 4** – в восточном направлении через казахско-китайские пограничные переходы Достык и Алтынколь до восточных портов Китая;

- **коридор 5** – в направлении Транскавказского коридора (транзитом через Туркменистан, Азербайджан и др.), с выходом на Черное море, который известен как коридор ТРАСЕКА;

- **коридор 6** – на российский порт «Находка» (транзитом через Казахстан);

- **коридор 7** – на иранский порт Бандар-Аббас (транзитом через Туркменистан) с выходом на Персидский залив (Коридор «Узбекистан-Туркменистан-Иран-Оман» в рамках Ашхабадского Соглашения);

- **коридор 8** – Трансафганский транспортный коридор (перспективный) на иранский порт Бандар-Аббас, Чахбахар и на пакистанский порт Карачи, Гвадар и Касым (транзитом через Афганистан) с выходом на Персидский залив.

- коридор 9 – международный мультимодальный транспортный коридор «Узбекистан – Кыргызстан – Китай» (перспективный).

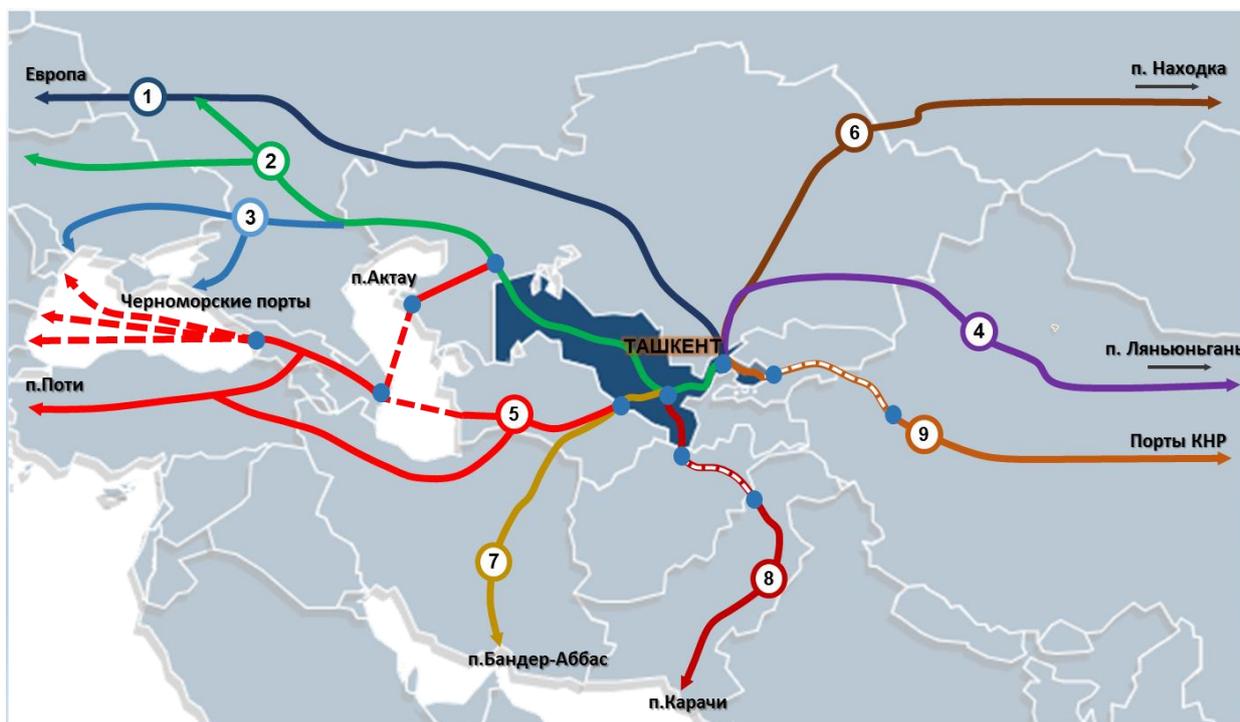


Рисунок 1. Международные транспортные коридоры Республики Узбекистан

Источник: рисунок составлен автором

Сегодня в мире растет конкуренция за привлечения дополнительных объемов грузов, а также сохранения имеющегося объема между странами перевозчиками. Помимо существующих международных транспортных коридоров появляются новые, альтернативные транспортные коридоры.

Республика Узбекистан на протяжении последних лет поддерживала реализацию проекта по строительству железнодорожной линии Узбекистан – Кыргызстан – Китай (Андижан-Ош-Кашгар), которая позволит вновь воссоздать исторический маршрут по Великому Шелковому пути и связать Узбекистан по наиболее краткому маршруту с Китаем.

Следует отметить, что объемы двусторонней торговли за последние шесть лет увеличились почти в три раза. Китай – один из крупнейших инвесторов в экономику Узбекистана, объемы освоенных инвестиций Китая превысили 7 миллиардов долларов. Сегодня в Узбекистане функционируют более 600 предприятий с участием китайских инвесторов, открыты представительства крупнейших компаний.

Динамичное развитие экономики и увеличение товарооборота требует опережающего развития транспортно-коммуникационного комплекса, а также диверсификации международных транспортных коридоров, обеспечивающих оптимальную и надежную доставку грузов

на внешние рынки, сокращение издержек на транспортные расходы и т.д.

В результате ввода в эксплуатацию новой железной дороги Ангрэн – Пап и созданием единых и независимых железных дорог республики, Узбекистан может стать уникальным и важным транспортным партнером Китая, по территории которой будет проходить наиболее оптимальный маршрут для выхода в регионы Ближнего Востока и Восточной Европы.

Коме того, это послужит дальнейшему укреплению торгово-экономических и партнерских отношений между странами, посредством сокращения сроков доставки грузов, сокращения транспортных и логистических издержек, оптимизацией тарифных условий, гарантирования грузоперевозчикам сохранность и надежность поставок грузов, а также расширения номенклатуры грузов.

С учетом постоянного возрастающего экономического потенциала Китая и Узбекистана, создается потребность в развитии альтернативных и наиболее оптимальных транспортных коридоров для выхода на новые рынки и морские порты, расположенные на территории Ближнего Востока, Восточной Европы, а также Юго-Восточной Азии.

Китай является передовым торговым партнером указанных регионов и ежегодно импортирует, и экспортирует миллионы тонн грузов различного назначения в данные ре-

гионы (например, только объем нефти поставляемых в Китай из ближневосточного региона составляет более 55% от общих потребностей).

На сегодняшний день, большая часть грузов, импортируемых и экспортируемых из/в Китая железнодорожным транспортом по/из направлению южных регионов осуществляется через МГСП Достык и Хоргос (Республика Казахстан).

Далее рассмотрим нынешнюю ситуацию перевозки международных грузов по данному региону.

Казахстан совместно с Китаем построил и сдал в эксплуатацию свободную экономическую зону (СЭЗ) «Харгос» - транспортно-логистический хаб, а также приобрел терминал в тихоокеанском порту Китая, где создал логистический центр для формирования грузовых потоков в Европу и обратно.

К тому же есть потенциал увеличения транзитных перевозок в связи с растущим спросом на транзит внутри Таможенного союза, между странами Европейского Союза и Китаем. К 2025 году государство планирует увеличить транзитные перевозки в два раза [5, 9].

Переходы Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Хоргос, расположенные на границе Казахстана с Китаем, в настоящее время являются звеньями Трансазиатского наземного транспортного коридора и задействованы для продвижения грузопотоков Европа – Китай – Юго-восточная Азия (ЮВА), Центральная Азия – Китай – ЮВА [6, 7, 8, 10].

В таблице 1 представлены данные АО «НК «Қазақстан темир жолы» (далее – КТЖ) о динамике объемов железнодорожных перевозок, осуществляемых через пограничный переход с Китаем.

Таблица 1

Динамика объема перевезенных грузов по направлению Казахстан-Китай, тыс. тонн.

Страна	МГСП	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Казахстан	Достык (эксп.)	3260,2	3785,8	5312	8011	9963	11544
	Достык (эксп. перев. авто)	0	0	143	154	111	110
	Алтынколь	18,16	29,76	117	298	548	2359
Китай	Алашанькоу	6190	7460	3117,8	3147	3189	3386
	Хоргос	920	820	1504,4	2331	3599	4265

Источник: Таблица составлена автором

Согласно с прогнозными показателями Казахстана, к 2025 году через территорию Казахстана будут проходить более 3 тысяч контейнерных поездов по направлению Китай-Европа.

Исходя из изложенного следует отметить, что пропускная способность действующих межгосударственных стыковочных пунктов Достык-Алашанькоу и Алтынколь-Хоргос, расположенных на границе Казахстана и Китая, в ближайшем будущем не будет соответствовать динамике роста транзитного грузопотока с Китая и Юго-Восточной Азии в Центральную Азию и страны ЕС.

В связи с этим, Казахстан и Китай будут вынуждены объявить временные конвенции во избежание накопления грузового потока. Данное положение приводит к тому, что грузоотправители будут искать альтернативные пути, чтобы перевозить свои грузы.

Анализируя грузового потока КТЖ, можно увидеть следующую картину:

1. Основной поток грузов в страны Европы отправляется по маршруту Китай-Казахстан-Россия-Европа. Привлечение грузопотока по данному коридору для Республики Узбекистан считается сложной задачей, так как

клиенту маршрут по территории Республики Узбекистан является невыгодным;

2. Перевозка грузов по направлению Ирана, Пакистана, стран Южной и Юго-Западной Азии и далее осуществляются по коридору Север-Юг, через участок Узень-Серхетяка-Кызылкая-Берекет, минуя Республики Узбекистан;

3. Перевозка грузов из Китая в южные страны Азии по направлению морского порта Бендер-Аббас осуществляются тоже по коридору Север-Юг. В данной ситуации оптимальным и коротким вариантом для перевозчика является маршрут по территории Узбекистана. Однако в связи предоставлением льгот и тарифных преференций соседними странами, грузы перевозятся по вышеуказанному маршруту;

4. Перевозка грузов по коридору ТРАСЕКА является не оптимальным по сравнению с маршрутом Китай-Казахстан-Россия-Европа, так как главным негативным фактором является замена ширины колеи в двух пунктах на всей протяженности маршрута.

5. В связи с ограниченностью пропускной способности маршрута Север-Юг на территории Казахстана, периодически возникает проблемы с перевозкой международных грузов. В данном

положении Республика Узбекистан должен работать над привлечением грузов по южному направлению (из Китая в Иран, Афганистан, Пакистан и др.).

В связи с открытием в 2016 году новой электрифицированной железнодорожной линии Ангрэн-Пап, строительство железнодорожной линии Андижан-Ош-Кашгар становится более актуальным для стран участниц данного маршрута. Необходимо отметить, что сегодня железнодорожная сеть Республики Узбекистан стал единым, так как участок Ангрэн-Пап соединил Ферганскую долину с остальной частью страны. Также, со стороны Китая имеется железнодорожный путь до Кашгара. Остается решать вопрос со строительством железнодорожной участки по территории Кыргызстана до границы Китая и до Кашгара.

Протяженность железнодорожной линии Ангрэн-Пап составляет 124,1 км. По состоянию 2021 года пропускная способность данного участка составляет 11 пар грузовых и 5 пар пассажирских поездов в сутки, которую при необходимости можно будет увеличить за счет развития существующих станционных путей на участке и при необходимости строительством дополнительных развязок между ними.

Данное положение говорить о том, что сегодня железные дороги Республики Узбекистан стали еще более удобным для перевозки международных грузов, а также для создания нового транспортного и транзитного коридора из Китая в Узбекистан через Кыргызстан.

В связи с загруженностью железнодорожных участков Республики Казахстан, данный маршрут станет более привлекательным для грузоотправителей.

В связи с завершением реализации проекта строительства железнодорожного участка Андижан-Ош-Кашгар, Республика Узбекистан вместе с Кыргызстаном и Китаем могут привлекать дополнительные доходы от транзита международных грузов, усовершенствовав логистических услуг.

В последние годы во всем мире контейнерные перевозки становятся все более актуальными. При этом, можно осуществлять перевозок грузов с организацией мультимодальных перевозок по данному маршруту.

Далее в таблице 2 представляется информация о стоимости перевозки груза в 20-фт контейнере транзитом по территории Республики Узбекистан.

Таблица 2

Стоимость перевозки груза в 20-фт контейнере транзитом по территории Узбекистана*

№	Наименование маршрута	Расстояние, км	Стоимость в долл. США	
			вагон/контейнер	вагон/контейнер
			МПС	СПС
1.	Карасу - Каракалпакстан	2084	941,76	665,34
2.	Карасу - Галаба	1280	985,71	739,93
3.	Карасу - Кудукли	1273	885,71	639,93
4.	Карасу - Ходжадавлет	1130	874,73	631,99
5.	Карасу - Нишан	1002	868,13	627,23
6.	Карасу - Келес	468	439,56	317,58

*Примечание: расчет произведен по состоянию на 26.03.2021г., по курсу долл. США - 10 589,03 сум, коэффициент пересчета шв.фр. - 0,91. Ставки по ТП СНГ на 2021 год.

Источник: Таблица составлена автором

Среднее значение маршрута от МГСП Карасу: 1200 км и стоимость перевозки одного 20 фт. контейнера составляет 832,60/603,67 долл. США соответственно.

Строительство железнодорожного участка Андижан-Ош-Кашгар займет 5-6 лет, исходя из сложности и уникальности рельефа региона. Если в данной ситуации Республика Узбекистан сможет привлекать 10% общего грузового потока из Китая, который направляется по территории Казахстана на данный маршрут, то Республика Узбекистан, сможет привлекать 2500 тысяч тонн дополнительного объема груза. Это

означает, что появиться возможность перевозки 125000 ед. 20 фт. или 62500 ед. 40 фт. контейнеров.

Отметим, что доход от изложенного объема составляет 104,08/75,46 млн долл. США в год соответственно.

Рассмотрев соответствие пропускной способности железных дорог Республики Узбекистан в данном регионе, было отмечено, что 125000 шт. 20 фт. или 62500 шт. 40 фт. контейнеры в среднем составляет 1250 поездов в год, который в свою очередь определяется в среднем 4-5 поездами в сутки. Также необходимо

отметить, что данный объем не препятствует пропуску международных транзитных грузов.

Закключение. Таким образом, создание нового транспортного маршрута представляет положительные условия для развития железнодорожного транспорта в стране.

При этом, необходимо отметить следующее положительные факторы при реализации проекта:

- климатические условия создает удобства для клиентов в процессе перевозки грузов в контейнерах;

- новый транспортный коридор, обеспечивает кратчайшие выходы к международным транспортным коммуникациям;

- увеличивается транзитные перевозки и доходы от транзитных перевозок, а также расширяется доступ к региональным и мировым рынкам;

- повышается эффективность использования экспортного потенциала и расширение рынков сбыта отечественной продукции;

- поступление дополнительного дохода от транзитных перевозок;

- появится вопрос открытие логистических центров в Ферганской долине для организации мультимодальных перевозок.

Источник и список источников:

1. Указ Президента Республики Узбекистан от 7 февраля 2017 г. №УП-4947 «О Стратегии действий по дальнейшему развитию Республики Узбекистан» // Ташкент-2017 г.
2. M. Rasulov, U. Ibragimov, M. Mirakhmedov, A. Rizaev, *Central Asian transport corridors and prospects of Uzbekistan's further integration to the global transport network* // 7th International Symposium for Transportation Universities in Europe and Asia // Dalian Jiaotong University, China, 2014/ P.25-30.
3. <http://www.osjd.org> – Официальный сайт Комитета Организации Сотрудничества железных дорог.
4. <http://www.mft.uz> – Официальный сайт Министерства внешней торговли Республики Узбекистан.
5. Отчет КППГ: Обзор российского транспортного сектора в 2016 году/ 2017.
6. Отчет по научно-исследовательской работе ЕАЗ-ФК-0-14573-ЕАЗ-009 «Исследование путей пропуска транзитных поездов через территорию Узбекистана, обеспечивающее рост использования транзитного потенциала железной дороги республики» (за 2014 г.)
7. Ибрагимов У.Н., Железная дорога Узбекистана в экономическом поясе Шелкового пути. // «ВЕСТНИК ТашиИИТа» № 4, 2014 г.
8. Ashenafi Yohannes Battamo, Olli Vares, Peizhe Sun, etc. *Mapping socio-ecological resilience along the seven economic corridors of the Belt and Road Initiative* // School of Environmental Science and Engineering, Tianjin University, China, 2021.
9. A.Enaleev, V.Tsyganov. *Expertise Technology for Project of International Transport Corridor Development* // IFAC. Moscow, 2021, P.113-119.
10. Matej Masár*, Mária Hudáková, Ladislav Šimák, Daniel Brezina. *The current state of project risk management in the transport sector* // *Procedia Engineering* (187), 2017, P. 150 – 159.
11. Азимов П.Х. Роль международных транспортных коридоров в процессе глобализации экономик стран Центральной Азии // «Век глобализации» №3, 2018, 39-46 С.
12. Юрченко С.А., Юрченко А.Е. *Международные транспортные коридоры: Современное состояние и перспективы развития* // «Вестник Харьковского национального имени В. Н. Каразина» №1086, 2013, 44-48 С.
13. Зохилов А.А. *Центрально-Азиатская транспортная система: инициативы по совместной координации, проблемы и решения* // «Экономика Центральной Азии» №3, 2020, 185-196 С.
14. Ибрагимов У.Н., Ибрагимов Д.Т. *Взаимосвязанность Центральной и Южной Азии – новый тренд экономического развития Евразии* // «Транспорт Шёлкового Пути» №2, 2021, 5-11 С.



**TA'MINOT ZANJIRLARINI BOSHQARISH BO'YICHA TASHQI TAJRIBA:
DUNYONING YETAKCHI KOMPANIYALARI TA'MINOT ZANJIRLARINI
TAHLIL QILISH**

https://doi.org/10.55439/ECED/vol23_iss3/a49

**Zagrebel'skaya Milena Vladimirovna -
Toshkent davlat transport universiteti
katta o'qituvchisi**

Аннотация: Мақоллада нufuzли Gartner tadqiqot kompaniyasi ma'lumotlariga ko'ra ta'minot zanjiri boshqaruvi sohasidagi xorijiy yetakchi mamlakatlar tajribasi muhokama qilinadi. Ushbu kompaniyalarning asosiy raqobatdosh ustunliklariga aylangan ta'minot zanjirlarining asosiy xususiyatlari tahlili o'tkazildi, buning natijasida kompaniyalar ta'minot zanjirida biznes jarayonlarini optimallashtirish sohasidagi eng yaxshi tajribalarni namoyish etdilar.

Калит so'zlar: ta'minot zanjiri boshqaruvi, logistika, Gartner, Amazon, Unilever, Zara, biznes jarayonlari, eng yaxshi amaliyotlar.