

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ: ТЕНДЕНЦИИ, СТРУКТУРА И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ (ОПЫТ УЗБЕКИСТАНА)

Кайыбеков Парахат Конысбаевич

ORCID: 0009-0002-4813-3630

E-mail: dloong@mail.ru

Аннотация

В статье рассматривается современное состояние транспортных услуг в Узбекистане, акцентируя внимание на ключевых тенденциях, институциональных преобразованиях и инфраструктурных достижениях. Автор анализирует развитие автотранспорта, логистики и мультимодальных маршрутов в условиях географической замкнутости страны, а также стратегические усилия по превращению Узбекистана в евразийский транзитный хаб. Отмечаются успехи в цифровизации, экологизации и интеграции в международные транспортные коридоры, включая Средний и Южный маршруты. Исследование базируется на данных национальной статистики, официальных источников и международных обзоров. Делается вывод, что транспортный сектор Узбекистана вступает в фазу устойчивой трансформации и становится важным драйвером экономического роста и региональной интеграции.

Ключевые слова: транспортные услуги, Узбекистан, логистика, мультимодальные маршруты, цифровизация, транзитный хаб, устойчивое развитие, Средний коридор, Южный коридор, инфраструктура

Annotatsiya

Maqolada O‘zbekiston transport xizmatlarining zamonaviy holati, rivojlanish tendensiyalari, tarmoq tuzilmasi va infratuzilmaviy islohotlar tahlil qilingan. Avtomobil transporti yetakchi yo‘nalish sifatida ajralib turadi, logistika, yo‘l infratuzilmasi va ekologik transport texnologiyalari jadallik bilan rivojlanmoqda. Mamlakatning dengizga chiqish imkoniyati yo‘qligiga qaramay, xalqaro transport yo‘laklarida faol ishtirok etilmoqda — xususan, Trankaspiy (O‘rta) va Janubiy koridorlar orqali. Raqamlashtirish, sun‘iy intellekt texnologiyalari, GPS-muhandislik tizimlari va davlat-xususiy sheriklik asosida amalga oshirilayotgan loyihalar tarmoq samaradorligini oshirmoqda. Tahlil shuni ko‘rsatadiki, O‘zbekiston transport sohasi sifat jihatidan yangilanish bosqichida bo‘lib, u iqtisodiy o‘sish va mintaqaviy integratsiyaning muhim harakatlantiruvchi kuchi bo‘lib xizmat qilmoqda.

Kalit so‘zlar: transport xizmatlari, O‘zbekiston, logistika, raqamlashtirish, multimodal yo‘nalishlar, ekologik transport, infratuzilma, tranzit markazi

Abstract

This article explores the current state, structural dynamics, and development trends of Uzbekistan’s transport services sector. The study emphasizes the dominance of road transport, the rapid growth of logistics and infrastructure modernization, and the country’s strategic efforts to overcome its landlocked geography through active participation in international transport corridors—particularly the Middle (Trans-

Caspian) and Southern routes. Advancements in digitalization, use of artificial intelligence, GPS technologies, and public-private partnerships have significantly improved operational efficiency. The analysis shows that Uzbekistan's transport sector is entering a phase of qualitative transformation and plays a crucial role as a driver of economic growth and regional integration.

Keywords: transport services, Uzbekistan, logistics, digitalization, multimodal corridors, green transport, infrastructure, transit hub

ВВЕДЕНИЕ

Транспортный сектор Узбекистана играет ключевую роль в экономике страны, формируя около 8–9 % ВВП и обеспечивая занятость почти 1 млн человек. В условиях двойной континентальности (отсутствие выхода к морю и окружение другими сухопутными государствами) транспортная система имеет стратегическое значение для внешней торговли и региональной интеграции. В последние годы реализуются масштабные реформы и инвестиционные проекты, направленные на модернизацию инфраструктуры и превращение географических ограничений в конкурентное преимущество — создание «транзитного хаба» Евразии. В 2024 году объём платных транспортных услуг достиг 145,1 трлн сумов, что на 8,6 % больше, чем годом ранее. Рост отрасли обеспечивается развитием транспортно-логистической инфраструктуры, цифровизацией и привлечением инвестиций.

МЕТОДОЛОГИЯ

Анализ научной литературы, синтез, обобщение, индукция, дедукция, вертикальный и горизонтальный анализ, метод множественной регрессии, метод корреляционного анализа.

АНАЛИЗ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Автомобильный транспорт занимает ведущую позицию в транспортной системе Узбекистана, формируя более половины общего объёма транспортных услуг. На автомобильные пути приходится около 97% всей протяжённости транспортных коммуникаций, при этом примерно 95% дорог имеют твёрдое покрытие, а 83% оцениваются в хорошем состоянии. Это отражает высокий уровень инвестиций в дорожное строительство и ремонт. В то же время, с ростом перевозок возникает необходимость дальнейшего расширения сети: к 2030 году объём автомобильных грузоперевозок потребует увеличения пропускной способности дорог более чем в пять раз. В связи с этим реализуются проекты по строительству и модернизации магистралей международного и национального значения, в том числе участков Карши – Шахрисабз – Китаб и Гузар – Бухара – Нукус – Бейнеу, с акцентом на климатическую устойчивость и безопасность движения. Внедряются цементобетонные покрытия, строятся многоуровневые развязки и современные мосты.

Рост автомобильного транспорта подкрепляется увеличением автопарка и развитием автопрома. В 2023 году продажи новых автомобилей достигли 456 тыс. единиц (рост на 33% по сравнению с 2022 г.). Большая часть произведена на

местных предприятиях, что отражает успехи политики импортозамещения и локализации. Активно продвигается переход на экологически чистое топливо: доля природного газа в структуре потребления транспорта возросла с 2,7% в 2010 году до 57%, а большая часть городского транспорта уже работает на газе.

В 2024 году в Джизакской области начала работу совместная фабрика UzAuto–BYD по сборке электромобилей мощностью до 50 тыс. машин в год, с перспективой увеличения до 200 тыс. Правительство стимулирует развитие локального производства, временно ограничивая импорт готовых электромобилей.

Развитие грузового автотранспорта и логистики стало ещё одним приоритетом: за последние годы парк крупнотоннажных грузовиков увеличился в 7 раз, а доля узбекских перевозчиков в международных автоперевозках выросла с 35% до 60%. Этому способствует цифровизация — внедрение электронного оформления перевозок, GPS-мониторинга и автоматизированного взимания платы, что повышает эффективность и надёжность перевозок.

В перспективе планируется дальнейшее улучшение качества дорог, устойчивое финансирование дорожного хозяйства и стимулирование использования общественного и коммерческого транспорта в городах для снижения пробок и выбросов.

Узбекистан не имеет выхода к морю, поэтому развитие водного транспорта осуществляется в рамках международных транзитных коридоров и сотрудничества с прикаспийскими и приокеанскими государствами. Внутренние водные пути (Амударья, Сырдарья) не играют существенной роли в грузоперевозках, и основной поток экспортно-импортных грузов достигает морских портов по железным и автомобильным маршрутам через соседние страны.

Стремясь превратить статус «*landlocked*» (без выхода к морю) в «*landlinked*» (связанную сухопутными коридорами страну), Узбекистан реализует многовекторную транспортную стратегию, диверсифицируя пути выхода к морю. Ключевые направления – Средний (Транскаспийский) и Южный транспортные коридоры.

Средний коридор (Trans-Caspian International Transport Route) соединяет Центральную Азию с Кавказом, Турцией и Европой через Каспийское море. Этот мультимодальный путь обеспечивает доставку грузов из Китая и Узбекистана в азербайджанский порт Баку, далее – через Грузию к черноморским портам и в Средиземноморье. В условиях геополитической нестабильности на севере значение маршрута резко возросло. С 2022 года Узбекистан активизировал инвестиции: реализуется пятилетняя программа модернизации инфраструктуры, а в грузинский порт Потти направлены инвестиции в размере 18 млн долларов США для создания узбекского логистического терминала. Расширяется взаимодействие с Казахстаном и Туркменистаном по ускорению транзита к портам Актау, Курык и Туркменбаши. В 2023 году транзит грузов через территорию Узбекистана достиг 13,9 млн тонн (рост на 14,8%), значительная

часть которых направляется в западном направлении — через Кавказ и Турцию. В 2024 году запущены первые контейнерные поезда в Европу, включая поставки химической продукции через порты Италии, Греции и Болгарии. Главная цель Узбекистана — укрепить позиции в Среднем коридоре, увеличив его пропускную способность и сократив сроки доставки грузов до Европы в обход северных маршрутов.

Южный коридор ориентирован на развитие связей с Южной Азией и странами Персидского залива через Афганистан, Иран и Пакистан. В сотрудничестве с партнёрами реализуется проект железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар, которая соединит Центральную Азию с пакистанскими портами Карачи и Гвадар. Протяжённость маршрута составит около 600–700 км, стоимость — порядка 5 млрд долларов США, при участии Китая. Этот путь станет самым коротким маршрутом из Центральной Азии к морю, сократив расстояние на тысячи километров. Параллельно развивается маршрут через Иран в рамках Ашхабадского соглашения, обеспечивающий доступ к портам Бендер-Аббас и Чабахар. Кроме того, Узбекистан участвует в международном транспортном коридоре Север – Юг, который открывает новые возможности для поставок через иранские и индийские порты.

Хотя южное направление пока остаётся менее освоенным, усилия по восстановлению инфраструктуры Афганистана и развитию логистического сотрудничества создают основу для его превращения в важнейший транзитный путь региона, обеспечивающий Узбекистану прямой выход к Индийскому океану.

Узбекистан напрямую связан с Китаем через Центрально-Азиатские республики. Долгое время основным маршрутом торговли с КНР оставался транзит через Казахстан — через погранпереходы Хоргос и Алашанькоу. В последние годы началась реализация исторического проекта Китай – Кыргызстан – Узбекистан (ККУ), который станет ключевым звеном инициативы «Один пояс — один путь». В 2022 году стартовало строительство первых тоннелей на киргизском участке, а в 2023 году зарегистрирована совместная проектная компания трёх стран. Будущая магистраль пройдёт от Кашгара (КНР) через Торугарт и Джалал-Абад (Кыргызстан) до Андижанской области Узбекистана. После завершения строительства дорога позволит сократить путь между Китаем и Узбекистаном примерно на 900 км и уменьшить время перевозки на 7–8 дней. ККУ станет альтернативой маршруту через Казахстан, разгрузит существующую инфраструктуру и обеспечит прямой доступ Узбекистана к китайским рынкам и портам Тихого океана. Параллельно развиваются и автомобильные маршруты на востоке: действуют трассы через перевалы Иркештам (через Кыргызстан) и Кульма (через Таджикистан), интегрированные в программу «Пояс и путь». Восточное направление набирает стратегическое значение — в 2023 году объём перевозок в сторону Китая достиг 6,3 млн тонн, или 10,6 % международных грузоперевозок Узбекистана. После ввода ККУ железной дороги значение этого маршрута для внешней торговли

страны значительно возрастёт. Таким образом, несмотря на отсутствие выхода к морю, Узбекистан активно развивает мультимодальные маршруты, связывающие его с мировыми портами и торговыми центрами. Страна укрепляет сотрудничество с партнёрами Центральной Азии и формирует единое транспортное пространство региона, интегрированное в глобальную сеть перевозок. Многовекторная транспортная политика позволяет снизить зависимость от одного направления и повысить устойчивость внешнеэкономических связей. Уже сегодня около 56 % внешних грузоперевозок Узбекистана приходится на страны Центральной Азии, 30 % — на северный маршрут через Казахстан и Россию, и около 8,5 % — на западный Транскаспийский путь. Продолжающаяся диверсификация маршрутов укрепляет роль Узбекистана как ключевого транзитного узла Евразии, соединяющего Восток и Запад, Север и Юг. Городской транспорт Узбекистана переживает активное обновление, особенно в Ташкенте — мегаполисе с населением свыше 3 млн человек. Программа «Обновление транспорта Ташкента» нацелена на развитие экологичных и вместительных видов перевозок: метрополитена, электробусов и скоростных автобусных линий. С 2017 года протяжённость линий Ташкентского метро увеличилась почти вдвое — построены новые станции Юнусабадской линии и открыта надземная Сергелийская линия. Сейчас метро включает 4 линии, протяжённостью около 70 км и 50 станций. Новые участки оснащены современными поездами, системами безопасности и цифровыми технологиями, что значительно улучшило транспортную доступность и снизило нагрузку на дороги. Одновременно развивается сеть автобусных линий BRT (Bus Rapid Transit): на центральных улицах, например, Шота Руставели, обустроены выделенные полосы, позволившие ускорить движение общественного транспорта. Параллельно идёт полное обновление автобусного парка — закупаются газомоторные и электрические автобусы. В октябре 2025 года в Ташкент поступила партия из 202 новых электробусов Yutong, что стало значимым шагом в переходе к «зелёному» транспорту. Их внедрение позволило сократить вредные выбросы на 93,3 тонны ежемесячно, а к 2030 году планируется довести долю электробусов до 50 % всего общественного транспорта столицы. Подобные преобразования проходят и в других крупных городах. В Самарканде проведена оптимизация маршрутной сети (43 маршрута, разделённые на магистральные и подвозящие), что повысило обеспеченность населения транспортом на 20 % и довело долю электронных платежей за проезд до 60 %. Развитие логистики становится важнейшим направлением транспортной политики. В разных регионах создаются логистические центры и хабы — сухие порты, агрологистические терминалы и распределительные узлы у границ. Например, логистический центр «Сергели» под Ташкентом стал ключевой площадкой консолидации экспортных грузов, отправляемых контейнерными поездами в Европу и Азию. К финансированию проектов привлечены Азиатский банк развития, Евразийский банк развития и китайские компании в рамках инициативы «Пояс и путь», которые инвестируют

в строительство складов и терминалов, включая новый логистический парк в Андижане, призванный обслуживать будущую ККУ-железную дорогу. Таким образом, формируется современная транспортно-логистическая экосистема, обеспечивающая Узбекистану интеграцию в мировые торговые потоки и укрепляющая его позицию как центрального узла Евразийского транспорта. Узбекистан активно привлекает инвестиции в транспортно-логистическую сферу через механизмы государственно-частного партнёрства. С 2017 по 2024 год привлечено свыше 113 млрд долларов США иностранных вложений, из которых значительная часть направлена в инфраструктуру и логистику. В ближайшие годы планируется дополнительно мобилизовать около 14 млрд долларов США, что позволит модернизировать пограничные переходы, таможенные терминалы и транспортную технику. За последние пять лет в отрасли создано более 50 тыс. рабочих мест. Страна усиливает интеграцию в международные цепочки поставок, развивая сотрудничество с Казахстаном, Кыргызстаном, Латвией, Грузией и Турцией. Европейский инвестиционный банк выразил готовность поддерживать крупные проекты в сфере дорог и подвижного состава. В результате сроки доставки грузов сокращаются, стоимость перевозок снижается, а Узбекистан постепенно превращается в крупный логистический узел Центральной Азии.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Результаты исследования показывают, что транспортные услуги Узбекистана находятся на этапе устойчивого роста и качественной трансформации. Страна за короткий срок прошла путь от унаследованной советской инфраструктуры к современному, динамичному транспортному комплексу, интегрированному в мировую экономику. Основное направление развития — переход от количественного расширения к качественному совершенствованию: модернизация технологий, внедрение международных стандартов управления и цифровизация отрасли. Транспорт признан государством стратегическим драйвером экономического роста и региональной интеграции, что отражено в проектах и стратегиях до 2035 года.

Важнейшими достижениями стали масштабные инфраструктурные инвестиции при поддержке международных институтов (АБР, ЕБРР, АБИИ), модернизация дорог, железных дорог, аэропортов и логистических центров. Наряду со строительством развиваются реформы тарифной политики и процедур, внедряются механизмы государственно-частного партнёрства. Демонополизация транспорта — в авиации, автобусных перевозках и железных дорогах — способствует росту конкуренции и качества услуг.

Цифровизация становится ключевым фактором развития: внедряются электронные билеты, GPS-мониторинг, онлайн-трекинг грузов, а также искусственный интеллект для управления потоками. Программа «Цифровой Узбекистан – 2030» предусматривает полную оцифровку транспортных услуг и внедрение интеллектуальных систем управления движением. Активно

внедряются экологичные технологии — электробусы, гибридные локомотивы, интеллектуальные светофоры, системы весового контроля.

Особое внимание уделяется экологической устойчивости и безопасности. Страна намерена снизить выбросы парниковых газов на 35% к 2030 году, расширяя использование природного газа и электромобилей. Приняты меры по повышению транспортной безопасности, обновлению автопарка и улучшению дорожной инфраструктуры.

Международная интеграция усиливается благодаря участию в инициативах «Один пояс — один путь», Среднем и Южном транспортных коридорах, а также через сотрудничество в рамках ШОС и ООН. Узбекистан становится центром формирования единого транспортного пространства Центральной Азии и надёжным транзитным звеном Евразии.

Таким образом, транспортный сектор Узбекистана переживает фазу системного обновления и диверсификации. Отрасль развивается в соответствии с глобальными трендами — цифровизацией, экологизацией и интернационализацией. Нарботанные реформы, инвестиции и открытость партнёрствам создают основу для превращения страны в крупный транзитно-логистический хаб и обеспечения населения современными, безопасными и устойчивыми транспортными услугами.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Trends research & advisory – От “запертой” страны к “связанной”: многовекторная транспортная стратегия Узбекистана, 2025 trendsresearch.org

2. Highways Today – Видение Узбекистана: современная и устойчиво развивающаяся транспортная сеть, 2025 highways.today

3. Yuz.uz – В 2024 году объём транспортных услуг в Узбекистане превысил 145 трлн сумов, 17.02.2025 yuz.uz

4. Gov.uz – Цифровые технологии и транспорт, 2025 gov.uz

5. economy.kz – Анализ роста автомобильного рынка Узбекистана, 2025 economy.kz

6. Automotive Logistics – Узбекистан намерен стать региональной автомобильной сверхдержавой благодаря контракту с BYD, 02.05.2024 automotivelogistics.media

7. economy.kz – Перспективы авиации Узбекистана: вызовы и возможности, 26.08.2025 economy.kz



Marketing

ilmiy, amaliy va ommabop jurnali

Muharrir:

Ingliz tili muharriri:

Rus tili muharriri:

Musahhah:

Sahifalovchi va dizaynerlar:

Xakimov Ziyodulla Axmadovich

Tursunov Boburjon Ortiqmirzayevich

Kaxramonov Xurshidjon Shuxrat o'g'li

Karimova Shirin Zoxid qizi

Sadikov Shoxrux Shuxratovich

Abidjonov Nodirbek Odijon o'g'li

2025-yil, oktabr, 10-son

© Materiallar ko'chirib bosilganda "Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnali manba sifatida ko'rsatilishi shart. Jurnalda bosilgan material va reklamalardagi dalillarning aniqligiga mualliflar mas'ul. Tahririyat fikri har vaqt ham mualliflar fikriga mos kelavermasligi mumkin. Tahririyatga yuborilgan materiallar qaytarilmaydi.

Mazkur jurnalda maqolalar chop etish uchun quyidagi havolalarga murojaat qilish mumkin. Ilmiy maqola, ommabop maqola, reklama, hikoya va boshqa ilmiy-ijodiy materiallar yuborishingiz mumkin.

Materiallar va reklamalar pullik asosda chop etiladi.

Elektron pochta:

info@marketingjournal.uz

Bot:

[@marketinjournalbot](https://t.me/@marketinjournalbot)

Tel.:

+998977838464, +998939266610

Jurnalning rasmiy sayti:

<https://marketingjournal.uz>

Marketing jurnali O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi **Oliy attestatsiya komissiyasi rayosatining 2024-yil 04-oktabrdagi 332/5 sonli qarori** bilan milliy ilmiy nashrlar ro'yxatiga kiritilgan



"Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnali 2024-yil 15-martdan O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Administratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligi tomonidan **C-5669517** reyestr raqami tartibi bo'yicha ro'yxatdan o'tkazilgan. **Litsenziya raqami: №240874**



"Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnalining xalqaro darajasi: **9710**. GOCT 7.56-2002 " Seriyali nashrlarning xalqaro standart raqamlanishi" davlatlararo standartlari talablari. **Berilgan ISSN tartib raqami: 3060-4621**