

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УЗБЕКИСТАНЕ

Вилданова Луиза Анваровна,
кафедра “Транспортной логистики”,
Ташкентский государственный транспортный университет,
г. Ташкент, Узбекистан

Аннотация : В статье рассматриваются ключевые тенденции развития транспортных услуг в Узбекистане в 2024–2026 гг. Институциональная модернизация управления отраслью и усиление роли единой государственной транспортной политики; ускоренная цифровизация услуг (e-permit, электронные билеты, диспетчеризация и безналичная оплата); рост инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнёрства (PPP) в дорожном и авиационном сегментах; укрепление транзитной функции через международные коридоры и мультимодальные решения; «зелёный» поворот городского транспорта и вызовы декарбонизации. Сравнение с зарубежными практиками (ЕС, Казахстан, Сингапур, Турция) показывает, что конкурентоспособность транспортных услуг всё больше определяется не только объёмом инфраструктуры, но и качеством цифрового документооборота, прозрачностью процедур и интеграцией в глобальные цепочки поставок.

Ключевые слова: транспортные услуги, цифровизация, e-permit, PPP, транзитные коридоры, городская мобильность, логистика, e-CMR.

Annotation: The article examines the key trends in the development of transport services in Uzbekistan in 2024–2026: institutional modernisation of sector governance and the strengthening of a unified state transport policy; accelerated digitalisation of services (e-permit, e-tickets, dispatching systems, and cashless payments); expansion of infrastructure projects based on public–private partnerships (PPP) in the road and aviation segments; reinforcement of the country’s transit function through international corridors and multimodal solutions; and a “green” shift in urban transport along with the challenges of decarbonisation. A comparison with international practices (the EU, Kazakhstan, Singapore, and Turkey) shows that the competitiveness of transport services is increasingly determined not only by the scale of infrastructure, but also by the quality of digital document flows, the transparency of procedures, and integration into global supply chains.

Keywords: transport services, digitalisation, e-permit, public–private partnership (PPP), transit corridors, urban mobility, logistics, e-CMR.

Введение Транспортные услуги в Узбекистане развиваются в логике «сервисной инфраструктуры»: государство одновременно модернизирует физическую сеть (дороги, аэропорты, метро) и переводит процессы предоставления услуг в цифровой формат. Официальная рамка этой политики фиксирует задачи: развитие единой транспортной политики, международных коридоров, PPP-механизмов и цифровизации всей транспортной системы¹⁸⁰.

Материалы и методы. Использован качественный анализ (policy/document analysis) официальных материалов транспортных ведомств и гос-порталов, международных организаций и профильных обзоров, а также сравнительный анализ зарубежных практик цифровой логистики и PPP-управления. Эмпирическая база: сообщения о цифровых системах отрасли, PPP-проектах в аэропортах и дорогах, данные по городской мобильности и международным коридорам¹⁸¹.

Результаты и обсуждение. Функции управления транспортными услугами концентрируются вокруг отраслевого регулятора: среди ключевых задач обозначены тарифная политика, развитие международных коридоров, усиление логистики, развитие PPP и цифровизация «всей транспортной системы». Это важно именно для рынка услуг: единые правила (тарифы, лицензирование, стандарты, цифровые платформы) снижают транзакционные издержки бизнеса и повышают предсказуемость для инвесторов.

В транспортном секторе заявлен переход к «сквозной цифровой архитектуре»: на гос-портале указывается, что в отрасли «разработано более 30 информационных систем и платформ», а госуслуги и обмен данными переводятся в электронный вид. Ключевые проявления тренда: E-Permit для международных автоперевозок. Система электронного обмена разрешениями запущена в сотрудничестве с Турцией и Казахстаном; внедрение также прорабатывается с рядом соседних государств. Диспетчеризация и контроль качества автобусных перевозок.

Городской транспорт смещается к модели «частота-комфорт-оплата». Один из маркеров — расширение метро и обновление подвижного состава: сообщается о планах приобретения 14 новых поездов в 2025 г., что должно снизить интервалы до 2–4 минут.

Отдельно выделяется развитие надземной кольцевой линии: указывается, что линия строилась в 2017–2024 гг. и вводилась очередями (2020, 2023, 2024). На уровне стратегических решений также обсуждается проект продления метро к крупным жилым массивам (двухэтапная схема строительства). Платёжная инфраструктура как

¹⁸⁰ <https://www.mintrans.uz/en/about>

¹⁸¹ <https://gov.uz/uz/mintrans/news/view/14722>

часть услуги. Для автобусного транспорта в Ташкенте и области объявлен переход к обязательной безналичной оплате с 1 января 2025 года. Транзит и мультимодальность: «коридорная» логика конкуренции. Международный транзит становится самостоятельной услугой (скорость/надёжность/цифровые процедуры). В докладе ОЭСР о коридорах подчёркивается, что по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТСТС) «общие объёмы грузов выросли на 62% в 2024 году и достигли 4,5 млн тонн», а Европейский союз планирует инвестировать «10 млрд евро» в устойчивую транспортную связанность в регионе. Для Узбекистана это означает: конкурентоспособность перевозки определяется не только инфраструктурой внутри страны, но и «сцеплением» с портами/переходами/цифровыми протоколами на внешних участках маршрута. PPP-логика используется как механизм ускорения модернизации, особенно там, где качество услуги напрямую зависит от оператора (аэропорты, платные дороги).

(а) Аэропорты и концессионное управление. Сообщается о планах модернизации нескольких крупных аэропортов с передачей управления частным операторам. Показательный кейс — соглашение по Ургенчу с Incheon International Airport Corporation: в отраслевых публикациях указывается оценка PPP-проекта около 222 млн долл., частный партнёр — 115 млн долл. и управление до 2047 г.

(б) Платные дороги (toll road) как новый продукт услуги. Опубликованы сведения о запросе квалификации (RFQ) по платной автодороге Ташкент–Андижан (этап 1), где этап 1 охватывает 171 км и предполагает модель DBFOM¹⁸². Международные партнёры также фиксируют включение Узбекистана в «пилотирование платного дорожного механизма» и реформы управления сектором. Один из структурных вызовов — высокая «углеродная зависимость» автотранспорта. В региональном обзоре отмечается, что дорожный транспорт доминирует в энергопотреблении и выбросах CO₂ транспортного сектора (порядка 97–98%). Одновременно городская политика включает планы обновления автобусного парка и расширение электротранспорта (электробусы), что в долгосрочном горизонте должно снижать издержки загрязнения и улучшать качество услуги.

В аналитике European Parliamentary Research Service подчёркивалось: «Only 12 EU Member States have ratified... [e-CMR] protocol», а отсутствие унифицированного режима тормозит трансграничное применение электронных документов. Практический вывод для Узбекистана: цифровизация разрешений и перевозочных документов должна быть синхронизирована с внешними рынками и стандартами,

¹⁸² <https://www.infrapppworld.com/news/rfq-issued-for-road-ppp-project-in-uzbekistan>

иначе эффект будет «локальным». Переход к электронным системам транзита поддерживается механизмами eTIR: в базе проектов по безбумажной торговле описан пилот eTIR между Казахстаном и Узбекистаном, ориентированный на ускорение и повышение безопасности транзита данных между таможенными системами. Singapore Customs описывает TradeNet как национальную платформу «single point of entry» для подачи деклараций, снижающую стоимость и время обработки документов. Это эталон, важный для Узбекистана как транзитной экономики: «скорость документа» становится почти равной «скорости инфраструктуры». В материалах COMSEC приводится практика BOT/BTO и концессионных моделей в аэропортах на примере TAV (периоды управления/концессий по крупным аэропортам). Сравнительный урок: PPP эффективнее там, где KPI напрямую «осязаемы» пассажиром — пропускная способность, сервис, процессы, digital-каналы.

Проведённый анализ показывает, что в 2024–2026 гг. рынок транспортных услуг Узбекистана входит в фазу «сервисной модернизации», где конкурентоспособность определяется не только масштабом инфраструктурных вложений, но и качеством управленческих решений, цифровых процедур и интеграции в международные логистические контуры. Институциональное усиление единой государственной транспортной политики формирует более предсказуемую регуляторную среду, что важно для устойчивости перевозок, инвестиционной привлекательности и стандартизации услуг.

Цифровизация (e-permit, электронные билеты, диспетчеризация, безналичная оплата) выступает ключевым драйвером повышения эффективности: она сокращает транзакционные издержки, повышает прозрачность и управляемость потоков, а также создаёт основу для дальнейшего перехода к «сквозному» электронному документообороту в логистике. При этом потенциал цифровых реформ раскрывается в полной мере лишь при обеспечении совместимости процедур с внешними партнёрами и международными стандартами, что критически важно для транзитной экономики.

Расширение PPP-моделей в дорожном и авиационном сегментах фиксирует сдвиг к проектно-операторской логике развития: инфраструктура всё чаще рассматривается как комплексная услуга с измеряемыми показателями качества (скорость, надёжность, сервис, безопасность). Эффективность PPP будет зависеть от прозрачности конкурсных процедур, корректного распределения рисков, наличия KPI и институциональной способности государства контролировать исполнение обязательств без подмены рынка административными решениями.

Укрепление транзитной функции Узбекистана через международные коридоры и мультимодальные решения становится стратегическим направлением в условиях роста геоэкономической неопределённости и запроса на диверсификацию маршрутов. Однако конкурентная позиция на транзитном рынке формируется не только «географией», но и скоростью прохождения границ, цифровой синхронизацией с партнёрами, стабильностью тарифно-административных режимов и качеством инфраструктуры «последней мили».

Наконец, «зелёный» поворот городского транспорта и повестка декарбонизации задают долгосрочный критерий эффективности транспортных услуг — не только экономический, но и социально-экологический. Следовательно, дальнейшее развитие сектора требует комплексной политики, объединяющей цифровые реформы, PPP-механизмы, логистическую интеграцию и экологические стандарты. В этом случае транспортные услуги могут стать одним из ключевых факторов устойчивого роста, региональной связанности и повышения конкурентоспособности Узбекистана в евразийском пространстве.

Сопоставление с практиками Европейский союз, Казахстан, Сингапур и Турция демонстрирует общий тренд: конкурентоспособность транспортных услуг всё больше определяется не только масштабом инфраструктуры, но и качеством цифрового документооборота, прозрачностью и предсказуемостью процедур, скоростью согласований и уровнем межведомственной/международной совместимости данных. В этом контексте цифровые платформы и стандартизация процессов становятся ключевым «мультипликатором» эффективности для транзита и внутренней мобильности.

Отдельное направление — «зелёный» поворот городского транспорта и вызовы декарбонизации — формирует новый слой требований к обновлению подвижного состава, развитию экологически ориентированных маршрутов и управлению спросом, что усиливает необходимость технологических и финансовых механизмов поддержки. В практическом плане приоритетами выступают: дальнейшая унификация и сквозная цифровизация разрешительных и платёжных процедур, расширение ГЧП с чёткими KPI по качеству услуг, развитие мультимодальных хабов и внедрение экологических стандартов в городском транспорте. Это позволит одновременно повысить удобство для пользователей, снизить транзакционные издержки бизне

Закключение: Проведённый анализ показывает, что развитие транспортных услуг в Узбекистан в 2024–2026 гг. определяется не одним фактором, а совокупностью взаимосвязанных изменений: институциональной модернизацией управления отраслью и усилением единой государственной транспортной политики, ускоренной цифровизацией сервисов (e-permit, электронные билеты, диспетчеризация, безналичная оплата), а также ростом инфраструктурных проектов на основе ГЧП в дорожном и авиационном сегментах. Одновременно укрепляется транзитная роль страны через международные коридоры и мультимодальные решения, что повышает значимость логистической интеграции и управляемости цепочек поставок.

REFERENCES

1. Техническая эксплуатация автомобилей / пер. с переработанного и дополненного 4-го рус. изд. (под ред. проф. Е. С. Кузнецова). — Общ. ред. проф. К. М. Сидикназарова. — Ташкент: «VORIS-NASHRIYOT», 2006. — 670 с.
2. Техническая эксплуатация автомобилей: учебник для студентов автотранспортных вузов (рекомендован Министерством высшего и среднего специального образования Республики Узбекистан). — Общ. ред. проф. К. М. Сидикназарова. — Ташкент: «VORIS-NASHRIYOT», 2008. — 560 с.
3. Баровских Ю. И. и др. Устройство автомобилей, техническое обслуживание и ремонт. — Ташкент: Мехнат, 2001. — 503 с.
4. Кузнецов Е. С. Управление техническими системами. — М.: МАДИ, 2001.
5. Alisherovna, M. K., & Anvarovna, V. L. (2020). Transport improvement of the method of assessing the attractiveness of investment in automotive enterprises. *Journal of Critical Reviews*, 7(5), 824-826.
6. Техническая эксплуатация автомобилей: учебник для вузов / под ред. Е. С. Кузнецова. — М.: Наука, 2004.