

ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ЛОГИСТИКИ И НАПРАВЛЕНИЯ ЕЁ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ УЗБЕКИСТАНА

Нуриддинов Баходир Бахриддин ўғли
Студент, Навоийский государственный горно-технологический
университет
Республика Узбекистан, г. Навои

ASSESSMENT OF THE ECONOMIC EFFICIENCY OF LOGISTICS AND DIRECTIONS FOR ITS IMPROVEMENT IN UZBEKISTAN

Nuriddinov Bahodir Baxriddin o'g'li
Student, Navoi State University of Mining and Technologies
Republic of Uzbekistan, Navoi

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20339285>

Аннотация

Статья посвящена комплексному исследованию экономической результативности логистической деятельности в Республике Узбекистан. Изучены структурные барьеры в системе грузоперевозок, складирования и дистрибуции, охарактеризованы их экономические последствия для конкурентоспособности и темпов роста национальной экономики. Предложены меры по повышению эффективности логистических операций с акцентом на цифровизацию, инфраструктурную модернизацию и мультимодальную интеграцию.

Ключевые слова:

логистика Узбекистана, экономическая результативность логистики, транспортно-логистические расходы, Средний коридор, Logistics Performance Index (LPI), Концепция развития транспортно-логистической системы до 2030 года, цифровая трансформация логистики, мультимодальные перевозки, транзитный потенциал, логистическая инфраструктура, 3PL/4PL-операторы, экспортная конкурентоспособность.

Abstract

This article presents a comprehensive study of the economic efficiency of logistics activities in the Republic of Uzbekistan. Structural barriers in freight transportation, warehousing, and distribution are examined; their economic consequences for national competitiveness and GDP growth are assessed. Measures to improve logistics performance are proposed, with emphasis on digitalization, infrastructure modernization, and multimodal integration.

Keywords:

Logistics in Uzbekistan, economic efficiency of logistics, transport and logistics costs, Middle Corridor, Logistics Performance Index (LPI), Concept for the Development of the Transport and Logistics System until 2030, logistics digitalization, multimodal transportation, transit potential, logistics infrastructure, 3PL/4PL operators, export competitiveness.

Цель исследования

Настоящее исследование ставит целью комплексную диагностику актуального состояния логистической отрасли Республики Узбекистан, установление системных проблем и оценку их воздействия на конкурентоспособность национальной экономики, а также формирование научно обоснованных рекомендаций по повышению экономической отдачи логистических операций. Отдельный акцент делается на роли Среднего коридора и иных международных транспортных маршрутов, на воздействии государственной политики (в частности, Концепции развития транспортно-логистической системы до 2030 года), а также на перспективах цифровизации, мультимодальности и инфраструктурного развития как инструментов снижения логистических расходов, наращивания транзитного потенциала и интеграции страны в глобальные цепочки создания стоимости.

Введение

Логистика является одним из ключевых механизмов обеспечения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов и национальной экономики в целом. Для Узбекистана — страны, лишённой выхода к морю и расположенной на пересечении торговых артерий (Средний коридор, инициатива «Один пояс — один путь»), — рационализация логистических процессов приобретает принципиальное значение: она непосредственно определяет уровень транспортных расходов, скорость товарооборота и возможности для наращивания экспорта. По текущим оценкам, в субоптимальных условиях логистические затраты поглощают 10–12% ВВП страны.

По данным Индекса логистической эффективности Всемирного банка (LPI 2023), Республика Узбекистан занимает 88-ю позицию из 160 государств с итоговым баллом 2,6, что соответствует улучшению на 11 позиций относительно 2018 года (99-е место). Покомпонентные оценки: таможня — 2,6; инфраструктура — 2,4; международные отгрузки — 2,6; компетентность логистических операторов — 2,6; прослеживаемость грузов — 2,4; соблюдение сроков доставки — 2,8. Приведённые данные наглядно свидетельствуют о значительном резерве повышения результативности.

1. Современное состояние логистической отрасли Республики Узбекистан

Транспортно-логистический сектор Узбекистана переживает период ускоренного роста и структурной перестройки. Страна последовательно вписывается в глобальные цепочки поставок через механизм Среднего коридора (Trans-Caspian International Transport Route), на котором фиксируется динамичный прирост транзитных потоков. Параллельно сохраняется преобладающая роль автомобильного транспорта при постепенном расширении позиций железнодорожных и мультимодальных перевозок.

Объёмы грузопотоков

В 2024 году зафиксирован рекордный показатель объёма перевозок — 1 521,2 млн тонн (рост на 4,5% к уровню 2023 года — 1 456 млн т). Прирост к 2020 году (1 367 млн т) составил более 11%. По итогам января–сентября 2025 года совокупный

объём перевозок достиг 1 172,3 млн тонн; прогноз на весь 2025 год — 1,55–1,60 млрд тонн.

Таблица 1 — Структура грузоперевозок по видам транспорта (2024 г.)

Вид транспорта	Объём, млн т (2024)	Доля, %	Динамика 2025 г.
Автомобильный	≈ 1 400	92–96	Рост заявок: внутренние +79%, экспорт +29%
Железнодорожный	73,9	4,9	+0,3% к 2023; +7,4% с 2020
Трубопроводный	61,8	4,1	Стабильно
Авиационный	0,0144	< 0,01	Несущественно
Итого	1 521,2	100	—

В 2025 году наиболее высокий прирост числа заявок зафиксирован именно в автомобильном секторе: внутренние перевозки — плюс 79%, экспортные — плюс 29%, особенно выделяются направления в Кыргызстан (+300%), Китай (+54%) и Казахстан (+45%).

Транзит и Средний коридор

Международные и транзитные перевозки через территорию Узбекистана в 2025 году превысили 2,8 млн тонн (по данным Министерства транспорта РУз на январь 2026 года). Динамика Среднего коридора в совокупности по региону такова: 500 тыс. т (2020) → около 4,5 млн т (2024) → 2,651 млн т за январь–сентябрь 2025 (+6% к аналогичному периоду 2024 г.) → прогноз по итогам 2025 года — 5,2 млн т. Объём узбекского груза в рамках коридора превысил 1 млн т в 2025 году, а прогноз на 2026 год составляет 1,5 млн т. К 2027 году региональный объём оценивается на уровне 10 млн т; в десятилетней перспективе ожидается трёх-четырёхкратное увеличение. Наиболее динамичным маршрутом остаётся Китай–Кыргызстан–Узбекистан: с 33,7 тыс. т (2020) до 1,8 млн т (2025). Грузооборот с Казахстаном по железной дороге за 2025 год составил 32,3 млн т (+16% к 2024), целевой показатель — 60 млн т в год согласно совместному плану 2026+.

Государственная политика в сфере логистики

Концепция развития транспортно-логистической системы до 2030 года (утверждена ПП-28 от 27.01.2025) предусматривает: удвоение объёма международных грузоперевозок (автомобильный + железнодорожный + авиационный виды); двукратный рост экспорта транспортных услуг; увеличение контейнерных перевозок не менее чем в 1,5 раза; наращивание транзита до 16–23 млн т; повышение доли электрифицированных железных дорог до 65%; сокращение сроков ж/д доставки в северном направлении на 40%. С 1 июня 2025 года введена электронная очередь на автопунктах пропуска; разработан законопроект об обнулении НДС на экспедиторские услуги в международных перевозках.

2. Структурные проблемы логистической деятельности

Доминирование автомобильного транспорта и его издержки

Удельный вес автоперевозок составляет 92–96% совокупного грузопотока. Более 60% грузового автопарка имеет возраст свыше 10 лет, что порождает повышенный расход топлива, частые отказы техники и несоответствие экологическим стандартам. Перегруженность автодорог вызывает систематические заторы, особенно критичные на приграничных участках (Казахстан–Россия, Казахстан–Узбекистан). Осенью 2025 года многокилометровые очереди на казахстанско-российской границе в связи с ужесточением контроля санкционных товаров увеличивали сроки доставки на 5–15 дней, а спрос на российском направлении в III квартале 2025 года снизился на 38%. С 2026 года вводятся экологические ограничения на въезд грузовиков в крупные города, что создаёт необходимость перехода на малотоннажный транспорт и влечёт дополнительные расходы.

Высокая затратность и утрата конкурентоспособности

Транспортно-логистические расходы страны составляют 10–15% ВВП против 8–10% в странах с развитой инфраструктурой. В структуре себестоимости экспортных и импортных товаров транспортные расходы занимают 15–20% (для дальних рынков — до 300–500 долл. США на тонну). Перегруженность ключевых направлений, прежде всего Китай – Узбекистан и Россия – Узбекистан, ведёт к росту тарифов и сжатию операционной маржи перевозчиков. Это непосредственно снижает ценовую конкурентоспособность узбекских товаров — текстиля, плодоовощной продукции, строительных материалов — на зарубежных рынках.

Таможенные и административные барьеры

Сложность таможенного оформления остаётся одним из главных факторов торможения по оценке перевозчиков и экспедиторов. Несмотря на поступательную цифровизацию, бумажный документооборот сохраняет значимую роль. Усиленный контроль на пограничных переходах ЕАЭС сопряжён с дополнительными проверками и обеспечительными платежами (введены в России с апреля 2026 года). Расхождения в маркировке, товарных кодах ТН ВЭД и требованиях к этикетированию влекут задержки, штрафы и сверхплановые расходы. Трансграничные перевозки через несколько юрисдикций осложняются различиями в правовом регулировании и пакетах документов.

Дефицит современной инфраструктуры

Дефицит складских объектов класса А/В ограничивает возможности автоматизированного хранения и переработки грузов (при этом строительство ведётся: Многопрофильный современный центр логистики под Ташкентом, 2025–2030, инвестиции — 84 млн долл. США на первый этап). Слабая интеграция автомобильного, железнодорожного и морского (каспийского) сегментов сдерживает развитие мультимодальных схем. Железнодорожный транспорт проигрывает грузовикам по гибкости маршрутов: его доля в грузообороте не превышает 4,9%. Пропускная способность каспийских портов и нестабильный уровень воды создают дополнительные ограничения.

3. Экономические последствия логистических проблем

Накопленные проблемы логистики создают значимую нагрузку на макроэкономические показатели Узбекистана. Двойной сухопутный статус государства усиливает эту зависимость: транспортные издержки становятся одним из системных факторов снижения экспортной конкурентоспособности и торможения роста ВВП.

Удорожание производства и экспорта

При уровне логистических затрат в 10–15% ВВП потенциал их снижения до 7–8% — оптимального для развивающихся экономик порога — представляет значительный резерв роста. В цене товара транспортная составляющая достигает 15–20%, а для дальних рынков — до 300–500 долл./т. Для малых сельхозпроизводителей транспортные расходы могут превышать 200% от себестоимости продукции, делая экспорт экономически нецелесообразным. Это означает потерю потенциальных рынков — прежде всего европейского, где логистика обходится в 7–9 раз дороже, чем у конкурентов типа Турции.

Потери в аграрном и промышленном экспорте

Отсутствие современных мощностей хранения, охлаждения и упаковки приводит к тому, что более 50% плодоовощной продукции теряет конкурентоспособность при выходе на внешние рынки — фермеры и экспортёры несут прямые убытки. Удорожание узбекских товаров на внешних рынках достигает 15–30%: показательно, что стройматериалы в Таджикистане подорожали на 15% только за счёт таможенных и логистических издержек. По экспертным оценкам, без снижения транспортной нагрузки страна упускает потенциал прироста экспорта на 9–11%.

Торможение роста ВВП и инвестиционной активности

Неэффективность логистики косвенно замедляет годовой рост ВВП на 1–2 процентных пункта (по оценкам Всемирного банка и ЭКЛОН). Совокупный ущерб от нереализованного транзитного потенциала и инфраструктурных узких мест в масштабах Центральной Азии оценивается в 4,5 млрд долл. США ежегодно, значительная доля которых приходится на Узбекистан. Ущерб от дорожно-транспортных происшествий, обусловленных перегруженностью автодорог, составил около 2 млрд долл. США в 2021 году (≈3% ВВП) с тенденцией к увеличению. Двойной сухопутный статус и неэффективность транспортных коридоров увеличивают «экономическое расстояние» до целевых рынков, что в период кризисов (пандемия, санкции) оборачивалось сжатием товарооборота на 15–20%.

Таблица 2 — Экономические потери от проблем в логистике Узбекистана (оценки 2024–2025 гг.)

Показатель	Оценка потерь / воздействия	Источник / примечание
Логистические затраты как % ВВП	10–15% (потенциал снижения до 7–8%)	World Bank, оценки 2025 г.
Транспорт в цене продукции	15–20% (до 300–500 \$/т на дальних)	Ассоциации экспортёров, Spot.uz

	маршрутах)	
Потери в аграрном экспорте	Более 50% продукции утрачивает конкурентоспособность	Logistika.uz, отраслевые отчёты
Ущерб от ДТП на дорогах	~ 2 млрд \$ (3% ВВП, 2021 г.)	UNECE, CDRI
Нереализованный транзитный потенциал	Млрд \$ ежегодно (ЦА в целом — 4,5 млрд \$)	UNECE, CAREC
Замедление роста ВВП	1-2% в год из-за неэффективности	Косвенные оценки World Bank / UNECE

4. Пути повышения экономической результативности логистики

Развитие транспортной и складской инфраструктуры

Устранение инфраструктурных ограничений предполагает: строительство новых железнодорожных магистралей и модернизацию существующих линий с поэтапной электрификацией до 65% к 2030 году; реконструкцию автодорожной сети и повышение пропускной способности пограничных переходов; формирование сети современных мультимодальных логистических хабов (включая Многопрофильный современный центр логистики под Ташкентом площадью 159–160 га с мощностью $\geq 350\,000$ TEU/год и инвестициями 84 млн долл. США на первый этап); наращивание портовой инфраструктуры на Каспии для снятия узких мест в трансконтинентальном транзите.

Наращивание международного сотрудничества

Рост транзитного потенциала страны обеспечивается: активным участием в развитии Среднего коридора и диверсификацией маршрутов (северное — через Казахстан и Россию, южное — через Туркменистан, Иран и Турцию); реализацией инфраструктурных проектов — ж/д Китай–Кыргызстан–Узбекистан, Узбекистан–Афганистан–Пакистан; развитием партнёрства с международными логистическими операторами (DP World и др.) для привлечения экспертизы и инвестиций; интеграцией в соглашения ТРАСЕКА и Совет ж/д администраций тюркских государств.

Оптимизация логистических процессов на уровне компаний

На корпоративном уровне ключевыми инструментами повышения результативности являются: переход к мультимодальным схемам перевозок для снижения себестоимости и сроков доставки; передача непрофильных функций 3PL/4PL-провайдерам с развитой инфраструктурой и компетенциями; оптимизация маршрутов с применением алгоритмических TMS-систем; управление запасами на основе ABC/XYZ-анализа и прогностической аналитики; инвестиции в подготовку и переподготовку персонала по профилю логистики и цепочек поставок.

5. Перспективы развития логистики Узбекистана до 2030 года

Транспортно-логистическая отрасль страны вступает в фазу ускоренных преобразований, располагая значительным потенциалом превращения в ключевой региональный хаб Центральной Азии. Государство последовательно извлекает выгоду из геополитических сдвигов, обусловивших взрывной рост востребованности Среднего коридора, рекордный прирост внешнеторгового оборота и реализацию масштабных инфраструктурных реформ.

5.1. Стратегические цели на период до 2030 года

В соответствии с Концепцией развития транспортно-логистической системы (ПП-28 от 27.01.2025) к 2030 году предполагается: удвоение объёма международных грузоперевозок и экспорта транспортных услуг (до 3 млрд долл. США); увеличение доли контейнерных перевозок не менее чем в 1,5 раза; повышение позиции Узбекистана в LPI World Bank до топ-55; сокращение транспортной составляющей в стоимости экспортно-импортных операций; создание крупных национальных логистических компаний и развитие института 3PL/4PL-операторов.

Прогноз на 2026–2030 годы

2026 год ознаменуется консолидацией рынка — ростом числа совместных предприятий логистических операторов и ритейлеров, нормативным закреплением цифровых стандартов (алгоритмическое планирование, SLA-дисциплина, ESG-отчётность) и введением экологических ограничений на въезд грузовиков в города с последующим переходом на малотоннажный и электрический транспорт. В оптимистичном сценарии к 2030 году Узбекистан станет полноценным логистическим хабом Центральной Азии с экспортом транспортных услуг свыше 3 млрд долл. США и позицией в топ-55 LPI. Снижение логистических затрат до 7–8% ВВП способно добавить 1–2 процентных пункта к ежегодному темпу роста экономики.

Заключение

Логистическая система Республики Узбекистан находится в точке кардинального перелома. С одной стороны, страна сталкивается с комплексом структурных вызовов: гипертрофированная роль устаревшего автомобильного транспорта (92–96% грузопотока), высокие транспортно-логистические расходы (10–15% ВВП), административные и таможенные барьеры, нехватка современной складской и мультимодальной инфраструктуры, отставание в цифровизации и дефицит кадров. Экономические последствия этих проблем ощутимы: удорожание экспортной продукции на 15–30%, утрата конкурентоспособности на внешних рынках, потери аграрного экспорта (более 50% потенциала), сдерживание роста ВВП на 1–2 п.п. ежегодно и снижение инвестиционной привлекательности.

Таким образом, логистика Узбекистана сегодня — одновременно и наиболее проблемный, и наиболее перспективный сегмент национальной экономики. Успех реализации стратегических целей в горизонте 2026–2030 годов определит, сможет ли страна превратить транспортно-логистический комплекс в полноценный драйвер устойчивого роста, экспортной экспансии и

повышения качества жизни населения. Реформы запущены — решающим станет качество и темп их воплощения.

References:

1. World Bank. Logistics Performance Index 2023. — URL: <https://lpi.worldbank.org>
2. Министерство транспорта Республики Узбекистан. Официальная статистика грузооборота 2024–2025 гг. — URL: <https://mintrans.uz>
3. Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-28 от 27.01.2025. Концепция развития транспортно-логистической системы Республики Узбекистан до 2030 года.
4. Государственный комитет по статистике Республики Узбекистан. — URL: <https://stat.uz>