

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА УЗБЕКИСТАНА

Анваров Абдулборий Носировович

Салиев Козим Азамжонович

Университет Альфраганус, 2 курс

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21927790>

Введение

Географическое положение Узбекистана в центре Евразийского континента традиционно предопределяло его роль как транзитного узла на пересечении торговых путей, связывавших Восток и Запад еще со времен Великого шелкового пути. В последние годы руководство страны последовательно реализует политику превращения этого исторического преимущества в конкурентоспособный современный транспортно-логистический комплекс. Развитие транспортной инфраструктуры, модернизация логистических центров, цифровизация грузоперевозок и интеграция в международные транспортные коридоры рассматриваются как стратегический приоритет, способный обеспечить устойчивый экономический рост и укрепить позиции Узбекистана в региональной и глобальной торговле. Настоящая статья посвящена анализу текущего состояния и перспектив развития транспортно-логистического потенциала республики.

Текущая динамика грузоперевозок и транзита

Показатели последних лет свидетельствуют о заметном росте транспортно-логистической активности Узбекистана. По итогам первого полугодия 2026 года общий грузооборот страны вырос на 43%, а объем транзитных перевозок увеличился на 35% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Такая динамика отражает не только рост внешнеторгового оборота самого Узбекистана, но и усиливающуюся роль республики как транзитного коридора для товаропотоков между Восточной Азией, Южной Азией и Европой.

Рост объемов грузоперевозок наблюдается и в региональном разрезе: объем грузоперевозок Узбекистана со странами Центральной Азии превысил 23 млн тонн за полугодие, увеличившись почти на 23% по сравнению с предыдущими показателями. Это подтверждает углубление экономической интеграции внутри региона и востребованность узбекских транспортных маршрутов у соседних государств.

По оценке представителей Евразийского банка развития, Узбекистан постепенно превращается в один из ключевых транспортно-логистических центров Евразии, находясь на пересечении важнейших железнодорожных маршрутов направления «Восток — Запад» и «Север — Юг». Такое положение открывает стране возможность стать частью кратчайшего сухопутного маршрута, связывающего страны Тихоокеанского региона с Европой.

Инфраструктура и логистические центры

На сегодняшний день в Узбекистане функционируют 27 логистических центров международного уровня общей мощностью около 27,2 млн тонн. Вместе с тем лишь один из них соответствует высшей категории, что указывает на необходимость дальнейшей модернизации существующей инфраструктуры. Среди системных проблем отрасли эксперты называют недостаточную пропускную способность ряда пограничных

пунктов, нехватку современных складских помещений, низкую долю контейнеризации грузоперевозок и недостаточный уровень цифровизации логистических процессов.

Для решения этих задач руководством страны определены шесть территорий, которые предложено специализировать на развитии транспортно-логистической сферы. В частности, Термезский район Сурхандарьинской области, рассматриваемый как «ворота Трансафганского коридора», планируется ориентировать на маршрут «Китай — Центральная Азия — Трансафганский коридор — Пакистан». Предпринимателям, готовым создавать логистические центры на выделенных территориях, предлагается до 50 гектаров земли в каждом районе — всего порядка 300 гектаров, а на льготное кредитование таких проектов ежегодно предусматривается выделение до 200 млн долларов по низким процентным ставкам. Создание внешней инфраструктуры для новых логистических центров при этом планируется финансировать за счет бюджетных средств.

Стратегические ориентиры до 2039 года

Долгосрочные приоритеты развития отрасли закреплены в Концепции развития транспортно-логистической системы Узбекистана до 2039 года. Документ предусматривает двукратное увеличение объемов международных грузовых перевозок, удвоение экспорта транспортно-логистических услуг, рост контейнерных перевозок не менее чем в полтора раза, а также как минимум трехкратное увеличение совокупных мощностей сети логистических центров.

Реализация этих задач предполагает комплекс мероприятий, выходящих далеко за рамки строительства новых железнодорожных линий: модернизацию автомобильной дорожной сети, цифровизацию процессов перевозки и таможенного оформления, создание современных мультимодальных терминалов, обновление парка железнодорожного подвижного состава, а также развитие гражданской авиации и интеграцию национальной транспортной системы в международные транспортные коридоры. Немаловажным элементом реформы является и внедрение принципа «единого окна» на границе, призванного сократить время прохождения грузов через пограничные пункты и повысить предсказуемость логистических цепочек для бизнеса.

Проблемы и вызовы

Несмотря на позитивную динамику, реализация транспортно-логистического потенциала Узбекистана сталкивается с рядом объективных сложностей. Отсутствие прямого выхода к морю делает страну зависимой от транзитной инфраструктуры соседних государств и требует постоянной координации с партнерами по региону при развитии международных коридоров. Модернизация пограничной и складской инфраструктуры, привлечение частных инвестиций в строительство логистических центров, а также подготовка квалифицированных кадров для отрасли остаются задачами, требующими значительных финансовых и организационных усилий на протяжении длительного периода.

Кроме того, конкуренция за статус ведущего транзитного узла региона со стороны соседних стран Центральной Азии и Кавказа требует от Узбекистана не только наращивания собственной инфраструктуры, но и активной внешнеэкономической дипломатии, направленной на согласование тарифной политики, упрощение

таможенных процедур и синхронизацию стандартов с партнерами по коридорам «Восток — Запад» и «Север — Юг».

Заключение

Транспортно-логистический сектор Узбекистана переживает период активной трансформации, опирающейся на выгодное географическое положение страны и последовательную государственную политику по развитию инфраструктуры. Рост грузооборота и транзитных перевозок, расширение сети специализированных территорий, а также принятие долгосрочной концепции развития до 2039 года формируют основу для превращения республики в один из ключевых транспортных узлов Евразии. Вместе с тем достижение поставленных целей потребует последовательного решения инфраструктурных, кадровых и институциональных проблем, а также тесного взаимодействия с соседними странами в рамках международных транспортных коридоров.

Adabiyotlar, References, Литературы:

1. Gazeta.uz. Материалы о росте грузооборота и транзита Узбекистана, июль 2026 года.
2. Gazeta.uz. О специализации территорий на развитии транспортно-логистической сферы, июль 2026 года.
3. Ритм Евразии. О Концепции развития транспортно-логистической системы Узбекистана до 2039 года, июль 2026 года.
4. Anhor.uz. О развитии сети логистических центров Узбекистана, июль 2026 года.
5. Podrobno.uz. Оценка роли Узбекистана как транспортно-логистического центра Евразии.