

## ЛОГИСТИКА КАК ОДИН ИЗ ДРАЙВЕРОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА УЗБЕКИСТАНА

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20288185>

**Гайрат Пардаев Яхшибаевич**

*Самаркандский институт экономики и сервиса, старший преподаватель  
кафедры Маркетинг [gpardaev2018@mail.ru](mailto:gpardaev2018@mail.ru),  
ORCID:0000-0003-0181-6530*

**Тураев Баходир Хатамович**

*Ташкентский государственный транспортный университет д.э.н профессор  
[Profturaev@gmail.com](mailto:Profturaev@gmail.com)*

### **Аннотация**

В статье анализируется роль логистической отрасли как одного из ключевых драйверов экономического развития Узбекистана. На основе данных международных финансовых институтов, официальных документов и статистических показателей рассматриваются основные направления трансформации транспортно-логистической системы страны: развитие мультимодальных коридоров, модернизация железнодорожной инфраструктуры, цифровизация процессов и привлечение инвестиций. Особое внимание уделяется влиянию логистики на рост ВВП, увеличение транзитного потенциала и интеграцию Узбекистана в глобальные цепочки поставок.

### **Ключевые слова**

логистика, транспортные коридоры, транзитный потенциал, цифровизация, инфраструктурная модернизация, экономический рост.

**Введение.** В условиях глобальной экономической нестабильности, нарушения традиционных цепочек поставок и необходимости поиска новых путей развития особое значение приобретает транспортно-логистическая инфраструктура. Для Узбекистана, не имеющего прямого выхода к Мировому океану, развитие логистики становится не просто отраслевой задачей, а стратегическим приоритетом государственной политики [1].

Как справедливо отметил первый заместитель директора Института стратегических и региональных исследований Акрамжон Нематов, развитие мультиопционной, высокотехнологичной транспортной сети является стратегической необходимостью для поддержания региональной стабильности и повышения конкурентоспособности Евразийского региона [1]. Настоящая статья посвящена анализу того, как логистическая отрасль Узбекистана превращается в один из главных драйверов экономического роста страны.

**Цели и методы исследования.** Логистика как фактор макроэкономической стабильности, в котором сектор услуг, включающий торговлю, логистику, цифровые сервисы и туризм, остается основным драйвером экономического роста Узбекистана. По данным Азиатского банка развития (АБР), в 2025 году этот сектор расширился на впечатляющие 14,7%, что способствовало общему росту ВВП страны на 7,7% [3]. Прогнозы на 2026–2027 годы также остаются позитивными: ожидается рост на уровне 6,7–6,8% [3].

Особенно показательной является динамика транспортной отрасли. Согласно статистическим данным, вклад транспорта и хранения в ВВП Узбекистана демонстрирует устойчивую положительную тенденцию: с 48,2 млрд сумов в первом квартале 2016 года до 112,3 млрд сумов в четвертом квартале 2024 года [10]. Прогнозируется, что к 2027 году этот показатель достигнет 136,3 млрд сумов [10]. Эти цифры наглядно свидетельствуют о превращении логистики в один из ключевых секторов национальной экономики. Основное развитие международных транспортных коридоров является приоритетом в международной торговли которое является приоритетом в развитии экономики Узбекистана, стратегическое географическое положение Узбекистана в центре Евразии создает естественные предпосылки для превращения страны в важный транзитный хаб. В последние годы наблюдается значительный рост грузопотока по альтернативным маршрутам, что позволяет диверсифицировать логистические риски.

Наиболее динамично развивается мультимодальный маршрут «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». Как сообщает Министерство транспорта республики, объем перевозок по этому направлению с 2020 по 2025 год увеличился в десятки раз – с 33,7 тыс. тонн до 1,8 млн тонн [5]. Столь впечатляющий рост стал возможен благодаря согласованным действиям стран-участниц и активной фазе строительства новой железной дороги.

Срединный (Транскаспийский) коридор также показывает значительную положительную динамику: за пять лет его объем более чем удвоился – с 500 тыс. тонн до более чем 1 млн тонн в 2025 году [5]. Этот маршрут, проходящий через Центральную Азию, Каспийское море и Кавказ в Европу, становится все более востребованным в условиях геополитической турбулентности.

Важным направлением является и развитие Трансафганского железнодорожного коридора, который откроет Узбекистану кратчайший путь к портам Индийского океана. Как отмечается в официальных сообщениях, уже решены основные организационные вопросы, и сейчас ведется разработка технико-экономического обоснования проекта [5]. Термезский транспортно-логистический хаб, расположенный на юге страны, играет ключевую роль как «южные ворота», связывая Центральную и Южную Азию [1].

Для повышения эффективности транспортной системы нужна модернизация железнодорожной инфраструктуры, которая является одним

из важных артерий транспорта. Железнодорожный транспорт остается основой логистической системы Узбекистана. Как подчеркнул заместитель министра транспорта Жасурбек Чориев на Ташкентском международном инвестиционном форуме, «железнодорожный транспорт занимает ключевую позицию», и страна поставила цель достичь полной электрификации железных дорог к концу 2025 года [9].

Для обеспечения растущих потребностей экономики в грузоперевозках реализуется масштабная программа обновления и расширения парка грузовых вагонов. За 2023–2025 годы в рамках проекта стоимостью 105 млн долларов было произведено 1 590 вагонов-гондол [2; 6]. Второй этап проекта (2025–2026 годы) с бюджетом 150 млн долларов предусматривает выпуск 954 грузовых и 70 пассажирских вагонов [6].

Отдельным указом президента на эти цели дополнительно выделено 100 млн долларов, что позволит обеспечить поставку еще 1 350 грузовых вагонов и увеличить производственные мощности промышленных предприятий в 1,5 раза – до 2 000 грузовых вагонов уже в текущем году [2; 6]. Эти меры направлены на увеличение объемов перевозок, оптимизацию затрат и обеспечение стабильности логистических цепочек. Это не может быть полноценно осуществлено без дополнительного развития цифровых технологий, которые в свою очередь невозможны без цифровой трансформация логистики.

Цифровизация становится одним из ключевых трендов развития логистической отрасли Узбекистана. Как отмечается в аналитических материалах, уже в 2026 году «скорость, SLA-дисциплина, ESG-требования и алгоритмическое планирование маршрутов станут не конкурентным преимуществом, а базовой нормой работы» [8].

В сфере автомобильных перевозок внедрена цифровая система E-permit для оформления разрешений, которую Узбекистан использует совместно с Кыргызстаном и Азербайджаном [5]. Еще одной важной инициативой стало присвоение статуса международных сухих портов 24 транспортно-логистическим центрам, расположенным на территории республики [5].

Внедрение цифровых решений позволяет обеспечить большую прозрачность перевозок, генерировать дополнительную стоимость, способствовать промышленной кооперации и создавать новые возможности роста вдоль транспортных коридоров [1]. Ожидается, что в результате реализации Концепции развития транспортно-логистической системы Узбекистана до 2030 года, принятой в 2025 году по инициативе президента Шавката Мирзиёева, произойдет трехкратное увеличение обработки грузовой логистики [1]. Которое приведёт к инвестиционной привлекательности и перспективам развития логистических маршрутов, в свою очередь международные финансовые институты высоко оценивают потенциал логистической отрасли Узбекистана. Как отмечает Международная финансовая корпорация (IFC), логистика и перерабатывающая промышленность входят в тройку наиболее перспективных направлений для

инвестиций в стране [4]. При этом подчеркивается, что только 6% узбекистанских предприятий занимаются экспортной торговлей, что свидетельствует о значительном потенциале роста [4].

Азиатский банк развития выделил на развитие транспортной инфраструктуры Узбекистана более 3 млрд долларов из общего объема инвестиций, превышающего 12 млрд долларов [9]. Приоритетами сотрудничества являются не только «жесткая» инфраструктура, но и упрощение торговых процедур, цифровизация, создание «единых окон» и модернизация таможенных процедур [9].

Рынок логистических услуг в Узбекистане вступает в фазу активной консолидации. По прогнозам, к 2026 году ожидается рост числа совместных предприятий «логист + ритейлер» и объединение средних дистрибьюторов ради достижения эффекта масштаба [8]. Растет роль крупных 3PL-операторов, профессиональных автопарков и контрактной логистики.

**Выводы.** Логистическая отрасль Узбекистана переживает период глубокой трансформации, превращаясь в одного из ключевых драйверов экономического роста. Стратегическое географическое положение, активная государственная поддержка, привлечение международных инвестиций и внедрение цифровых технологий создают прочную основу для дальнейшего развития.

Как справедливо отметил глава представительства АБР в Узбекистане Канокпан Лао-Арайя, «Узбекистан вступает в следующие два года с сильных позиций, опираясь на устойчивый внутренний спрос, высокий уровень инвестиций и продолжающиеся структурные реформы» [3]. Развитие многоопционной высокотехнологичной транспортной сети позволит стране не только укрепить свои позиции в глобальных рейтингах, но и стать ведущим грузовым хабом на Евразийском континенте [1].

Достижение целевых показателей Концепции-2030 – удвоение объемов международных перевозок и экспорта логистических услуг, увеличение транзита до 22 млн тонн – потребует согласованных усилий государства, бизнеса и международных партнеров. Однако уже сегодня очевидно, что Узбекистан движется в правильном направлении, превращая свои географические и инфраструктурные преимущества в реальные конкурентные преимущества на глобальном рынке.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. ISRS: Uzbekistan's new corridors as a response to global risks. Uzbekistan National News Agency, 31.03.2026.
2. Measures to expand the freight wagon fleet on railways were identified at a meeting chaired by the President of Uzbekistan. Dunyo Information Agency, 25.02.2026.

3. ADB: Uzbekistan's Economic Growth to Remain Strong in 2026–2027, Supported by Reforms and Investment. Asian Development Bank, 10.04.2026.
4. IFC谈乌兹别克斯坦三大潜力投资方向. Министерство коммерции КНР, 30.04.2026.
5. Узбекистан увеличил вдвое грузопоток по Среднему коридору и в десятки раз – из Китая. [ATI.SU](https://ati.su), 15.01.2026.
6. Measures identified to expand the railway freight car fleet. Official website of the President of Uzbekistan, 25.02.2026.
7. Объем контейнерных перевозок в Узбекистане вырос на 21% благодаря импорту. АО «Новая перевозочная компания», 16.03.2026.
8. Готов ли Узбекистан к крупнейшей логистической революции десятилетия? Kursiv Media Uzbekistan, 11.12.2025.
9. Transportation Infrastructure: Today's Silk Road Pathways. Ministry of Investment, Industry and Trade of Uzbekistan, 11.06.2025.
10. Узбекистан - ВВП транспорта и хранения. Trading Economics, 2026.