



СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В УЗБЕКИСТАНЕ

Авторы:

Наубетова Зияда Ниет кызы (1)*, Бавтрук София Игоревна (2)

1. Преподаватель ИСФТ, Ташкент, Узбекистан.

Email: ziyada.acca@gmail.com

ORCID: 0009-0005-2004-1357

2. Студентка 3-го курса факультета «Международная бухгалтерия и прикладные финансы» ИСФТ, Ташкент, Узбекистан.

Email: bavtruk.sofiya@gmail.com

ORCID: 0009-0000-8711-2416

Аннотация

Статья посвящена анализу динамики грузоперевозок железнодорожным транспортом в Республике Узбекистан за период 2000–2023 годов. На основе статистических данных исследуются изменения грузооборота по видам транспорта, выявляются ключевые тенденции и структурные сдвиги в транспортной системе страны. Железнодорожный транспорт демонстрирует устойчивый рост объемов перевозок (80,7%) и увеличение доли в общем грузообороте (с 27,47% до 34,92%), подтверждая свою стратегическую роль. Особое внимание уделено влиянию государственных программ модернизации инфраструктуры, электрификации путей и интеграции в международные транспортные коридоры. В заключении предложены меры по дальнейшему развитию отрасли, включая техническое обновление, развитие мультимодальных перевозок и повышение экологической эффективности.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, грузоперевозки, Узбекистан, грузооборот, транспортная инфраструктура, логистика, модернизация, транзитные перевозки, государственная политика, устойчивое развитие.

Comparative Analysis of Transport-Economic Indicators in Freight Transportation in Uzbekistan

Authors: Naubetova Ziyada Niyet kizi (1)*, Bavtruk Sofia Igorevna(2)

1. Lecturer at ISFT, Tashkent, Uzbekistan. Email: ziyada.acca@gmail.com
ORCID: 0009-0005-2004-1357

2. 3rd year student of International Accounting and Applied Finance faculty of ISFT, Tashkent, Uzbekistan. Email: bavtruk.sofiya@gmail.com
ORCID: 0009-0000-8711-2416

**Abstract:**

The article analyzes the dynamics of freight transportation by rail in the Republic of Uzbekistan from 2000 to 2023. Based on statistical data, the study examines changes in freight turnover across different transport modes (rail, road, air, and pipeline), identifying key trends and structural shifts in the country's transport system. Rail transport demonstrates steady growth (80.7%) and an increasing share of total freight turnover (from 27.47% to 34.92%), confirming its strategic importance. Special attention is given to the impact of government modernization programs, railway electrification, and integration into international transport corridors. The conclusion proposes measures for further industry development, including technological upgrades, multimodal transportation, and improved environmental efficiency.

Keywords:

rail transport, freight transportation, Uzbekistan, freight turnover, transport infrastructure, logistics, modernization, transit transportation, government policy, sustainable development.

O‘zbekistonda yuk aylanmasining transport-iqtisodiy ko‘rsatkichlarini solishtirma tahlili

Mualliflar: Nao‘betova Ziyada Niyet qizi^{1*} Bavtruk Sofiya Igorevna²

1. ISFT instituti o‘qituvchisi, Toshkent, O‘zbekiston. Pochta: ziyada.acca@gmail.com ORCID 0009-0005-2004-1357
2. ISFT instituti “Xalqaro buxgalteriya va amaliy moliya” yo‘nalishi 3-bosqich talabasi, Toshkent, O‘zbekiston. Pochta: bavtruk.sofiya@gmail.com ORCID 0009-0000-8711-2416

Annotatsiya:

Ushbu maqolada O‘zbekiston Respublikasida 2000-2023 yillarda temir yo‘l transporti orqali yuk tashish dinamikasini tahlil qiladi. Statistik ma’lumotlar asosida turli transport turlari (temir yo‘l, avtomobil, havo va quvur) bo‘yicha yuk aylanmasidagi o‘zgarishlar o‘rganilib, mamlakat transport tizimidagi asosiy tendentsiyalar va tarkibiy o‘zgarishlar aniqlangan. Temir yo‘l transporti barqaror o‘sish (80,7%) va umumiy yuk aylanmasidagi ulushining oshishi (27,47% dan 34,92% gacha) bilan strategik ahamiyatini tasdiqlaydi. Davlatning modernizatsiya dasturlari, temir yo‘llarni elektrlashtirish va xalqaro transport koridorlariga integratsiyaning ta’siri alohida e’tiborga olingan. Xulosa qismida sanoatni



rivojlanirish uchun texnologik yangilanishlar, multimodal tashish va ekologik samaradorlikni oshirish kabi chora-tadbirlar taklif etilgan.

Kalit soʻzlar: temir yoʻl transporti, yuk tashish, Oʻzbekiston, yuk aylanmasi, transport infratuzilmasi, logistika, modernizatsiya, tranzit tashish, davlat siyosati, barqaror rivojlanish.

Введение

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в экономике Узбекистана, обеспечивая эффективную транспортировку грузов и способствуя развитию внешнеторговых связей. В условиях географической удаленности от морских портов и необходимости диверсификации транзитных маршрутов, железнодорожная инфраструктура становится стратегически важной для интеграции страны в международные транспортно-логистические системы. Актуальность анализа грузоперевозок на железнодорожном транспорте в Узбекистане обусловлена как ростом экспортного потенциала страны, так и необходимостью модернизации транспортной инфраструктуры для соответствия современным экономическим и экологическим требованиям.

За последние 5–7 лет в Узбекистане принят ряд законодательных и нормативных актов, направленных на развитие железнодорожной отрасли и повышение ее конкурентоспособности. В частности, постановление Президента от 2 декабря 2017 года № ПП-3422 «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов» определило приоритеты по строительству новых железнодорожных магистралей, увеличению уровня электрификации путей и применению гибкой тарифной политики для привлечения транзитных грузопотоков. Этот документ способствовал реализации масштабных проектов, направленных на модернизацию железнодорожной инфраструктуры.

Важным шагом стало принятие Закона Республики Узбекистан от 27 ноября 2024 года № ЗРУ-1006 «О железнодорожном транспорте» в новой редакции, который закрепляет механизмы привлечения инвестиций, передачи объектов железнодорожной инфраструктуры частному бизнесу и внедрения современных технологий для повышения эффективности грузоперевозок. Кроме того, постановление Президента от 27 января 2025 года № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы» подчеркивает стратегическую значимость транспортной отрасли. Документ



ставит амбициозные цели, включая доведение объемов ежегодных транзитных грузоперевозок всеми видами транспорта до 22 млн тонн, увеличение не менее чем в 2 раза общего объема международных грузоперевозок автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом, а также повышение доли контейнерных перевозок не менее чем в 1,5 раза. Особое внимание уделяется созданию сети транспортно-логистических центров с увеличением их мощности по обработке грузов не менее чем в 3 раза, что позволит значительно повысить пропускную способность и эффективность логистических процессов.

Анализ грузоперевозок и мер по развитию железнодорожной инфраструктуры в Узбекистане актуален не только с точки зрения экономической эффективности, но и в контексте устойчивого развития. Модернизация отрасли, включая электрификацию и внедрение инновационных технологий, способствует снижению углеродного следа и повышению экологичности перевозок. Таким образом, данное исследование имеет важное значение для выработки рекомендаций по дальнейшему развитию железнодорожного транспорта, обеспечивающего устойчивое экономическое развитие Узбекистана и укрепление его позиций в глобальной логистической системе.

Методология исследования

Для анализа грузоперевозок в железнодорожном транспорте Республики Узбекистан и разработки мер по их развитию в рамках данной научной статьи была применена комплексная методология, сочетающая количественные и качественные методы. Исследование направлено на оценку динамики грузоперевозок, выявление ключевых тенденций и разработку рекомендаций в соответствии с национальными стратегическими целями.

Основным источником количественных данных послужила сводная таблица грузооборота в Республике Узбекистан за период с 2000 по 2023 годы, составленная автором на основе официальных статистических данных, опубликованных на сайте Государственного комитета по статистике Узбекистана (stat.uz). Таблица включает показатели грузооборота (в млн т-км) по железнодорожному, автомобильному, воздушному и трубопроводному транспорту, что позволило проанализировать вклад железнодорожного транспорта в общий грузооборот и его динамику.

Анализ нормативно-правовой базы проводился на основе ключевых законодательных актов, регулирующих развитие железнодорожной отрасли за последние 5–7 лет.



Результаты исследования

Для анализа грузоперевозок железнодорожным транспортом Республики Узбекистан и разработки мер по их совершенствованию необходимо было комплексно изучить транспортную систему страны. С этой целью был проведен сравнительный анализ грузооборота всех видов транспорта — железнодорожного, автомобильного, воздушного и трубопроводного — за период с 2000 по 2023 годы, а также оценена их доля в общем грузообороте. Составление сводной таблицы с данными по грузооборотам позволило оценить роль железнодорожного транспорта, выявить ключевые тенденции и обосновать рекомендации для его развития. Важность этого анализа обусловлена следующими аргументами:

1. Определение места железнодорожного транспорта в структуре грузоперевозок по сравнению с другими видами транспорта.
2. Выявление долгосрочных тенденций в развитии транспортной отрасли, влияющих на динамику железнодорожных перевозок.
3. Поддержка национальных стратегических целей, связанных с увеличением транзитных и международных грузопотоков.
4. Оценка конкурентных преимуществ и ограничений железнодорожного транспорта в сравнении с другими видами.
5. Учет экологических преимуществ железнодорожного транспорта в контексте устойчивого развития.
6. Формирование эмпирической основы для разработки рекомендаций по модернизации отрасли.

Представленная ниже таблица, составленная на основе данных с сайта stat.uz, отражает грузооборот всех видов транспорта за 2000–2023 годы и служит основой для дальнейшего анализа.

Таблица-1

Грузооборот в Республике Узбекистан по видам транспортов с 2000 по 2023 г (млн. т-км)



Год	Общий грузооборот	Железнодорожн ый	Автомоби льный	Возду шный	Трубопр оводный
2000	54,600	15,000	8,935.9	120.1	30,600
2001	55,600	15,700	8,679.3	96.4	31,100
2002	59,900	18,400	8,962.5	126.4	32,400
2003	63,100	18,900	9,656.8	95.3	34,500
2004	64,700	18,000	10,970.9	117.3	35,600
2005	68,900	18,100	13,822.9	97.8	36,900
2006	73,400	19,300	16,053.8	77.1	38,000
2007	78,800	21,600	18,158.5	76.7	39,000
2008	83,800	23,400	21,038.0	84.0	39,300
2009	77,800	24,200	23,182.5	102.9	30,300
2010	60,400	22,300	9,076.3	168.0	28,900
2011	62,600	22,500	9,851.9	162.5	30,100
2012	66,400	22,700	10,540.8	121.9	33,000
2013	65,800	22,900	11,220.2	116.3	31,500
2014	66,200	22,900	11,895.3	125.1	31,200



Год	Общий грузооборот	Железнодорожн ый	Автомоби льный	Возду шный	Трубопр оводный
2015	65,800	22,900	12,752.6	131.1	30,000
2016	65,300	22,900	13,297.8	132.2	28,900
2017	66,900	22,900	13,607.7	156.9	30,200
2018	71,300	23,400	14,640.8	123.5	33,600
2019	72,600	23,600	15,879.3	119.0	33,200
2020	66,900	24,600	16,233.4	219.0	26,800
2021	74,800	25,000	19,062.3	303.5	30,800
2022	75,500	27,100	20,509.8	322.8	29,700
2023	77,600	27,100	22,290.7	226.3	28,000

Источник: Таблица была создана автором на основе статистических данных

Анализ динамики грузооборота по видам транспорта в Республике Узбекистан за период с 2000 по 2023 год показывает значительное изменение объёмов перевозок и устойчивое развитие отдельных транспортных сегментов. Общий грузооборот в стране вырос с 54 600 млн т-км до 77 600 млн т-км, что эквивалентно увеличению на 42,1%. При этом рост не был линейным: на фоне устойчивого повышения показателей в 2000–2008 годах последовал резкий спад в 2009–2010 гг. до 60 400 млн т-км, вызванный последствиями глобального финансового кризиса. Аналогичное снижение зафиксировано в 2020 году (66 900 млн т-км) в результате ограничений, связанных с пандемией COVID-19. После кризисных лет наблюдается восстановление и продолжение роста, особенно в 2021–2023 годах.



Железнодорожный транспорт за рассматриваемый период продемонстрировал положительную динамику: объёмы перевозок выросли с 15 000 млн т-км в 2000 году до 27 100 млн т-км в 2023 году, что соответствует росту на 80,7%. Однако, несмотря на общую тенденцию к увеличению, в кризисные периоды также отмечается спад: например, после достижения 24 200 млн т-км в 2009 году последовало снижение до 22 300 млн т-км в 2010 году; аналогично, в 2020 году объём упал с 25 000 млн т-км до 24 600 млн т-км. Эти данные свидетельствуют о чувствительности железнодорожных перевозок к макроэкономическим условиям, но в то же время о достаточно быстрой способности к восстановлению, что подтверждается максимальными значениями, достигнутыми в 2022–2023 годах (по 27 100 млн т-км).

Автомобильный транспорт продемонстрировал самый быстрый и интенсивный рост среди всех видов транспорта: объёмы увеличились с 8 935,9 млн т-км в 2000 году до 22 290,7 млн т-км в 2023 году, что составляет прирост на 149,4%. Несмотря на заметный спад в 2010 году, когда объём снизился до 9 076,3 млн т-км, уже в следующие годы началось стремительное восстановление, связанное с активным развитием дорожной сети, расширением частного сектора и увеличением внутриреспубликанской торговли.

В противоположность этому трубопроводный транспорт характеризовался разнонаправленной динамикой. С 30 600 млн т-км в 2000 году объёмы выросли до 39 300 млн т-км в 2008 году, после чего началось планомерное снижение — до 28 000 млн т-км в 2023 году. Это указывает на постепенную утрату былых позиций, обусловленную структурными изменениями в экономике и внешнеполитическими факторами.

Воздушный транспорт, несмотря на наименьшие объёмы перевозок, также продемонстрировал рост — с 120,1 млн т-км в 2000 году до 226,3 млн т-км в 2023 году. Особенно высокий скачок был зафиксирован в 2021–2022 годах, когда объёмы достигли 303,5 и 322,8 млн т-км соответственно. Это связано с развитием сегмента экспресс-доставок, электронной коммерции и повышением спроса на транспортировку срочных и высокоценных грузов.

В комплексном анализе грузоперевозок для понимания конкретной роли железнодорожного транспорта в грузообороте была составлена следующая



таблица, отражающая доли участия железнодорожного, автомобильного, воздушного и трубопроводного транспорта в общем грузообороте Республики Узбекистан за период с 2000 по 2023 годы. Этот анализ необходим для оценки конкурентной динамики между видами транспорта, выявления изменений в структуре транспортной системы и определения вклада железнодорожного транспорта в логистические процессы страны.

Таблица-2

Распределения долей грузооборота по видам транспорта в Узбекистане (2000-2023 гг.)

Год	Общий грузооборот (млн т-км)	Железнодорожный (%)	Автомобильный (%)	Воздушный (%)	Трубопроводный (%)
2000	54,600	27.47	16.36	0.22	56.04
2001	55,600	28.24	15.61	0.17	55.93
2002	59,900	30.72	14.96	0.21	54.09
2003	63,100	29.95	15.31	0.15	54.68
2004	64,700	27.82	16.96	0.18	55.02
2005	68,900	26.27	20.06	0.14	53.56
2006	73,400	26.29	21.87	0.11	51.77



Год	Общий грузооборот (млн т-км)	Железнодоро жный (%)	Автомоби льный (%)	Воздушны й (%)	Трубопр оводный (%)
2007	78,800	27.41	23.04	0.10	49.49
2008	83,800	27.92	25.10	0.10	46.90
2009	77,800	31.11	29.80	0.13	38.94
2010	60,400	36.92	15.03	0.28	47.85
2011	62,600	35.94	15.74	0.26	48.08
2012	66,400	34.19	15.87	0.18	49.70
2013	65,800	34.80	17.05	0.18	47.87
2014	66,200	34.59	17.97	0.19	47.13
2015	65,800	34.80	19.38	0.20	45.59
2016	65,300	35.07	20.36	0.20	44.26



Год	Общий грузооборот (млн т-км)	Железнодоро жный (%)	Автомоби льный (%)	Воздушны й (%)	Трубопр оводный (%)
2017	66,900	34.23	20.34	0.23	45.14
2018	71,300	32.82	20.53	0.17	46.42
2019	72,600	32.51	21.87	0.16	45.73
2020	66,900	36.77	24.27	0.33	38.06
2021	74,800	33.42	25.48	0.41	41.18
2022	75,500	35.89	27.17	0.43	39.34
2023	77,600	34.92	28.73	0.29	36.08

Источник: Таблица была создана автором на основе статистических данных

Анализ распределения долей грузооборота по видам транспорта в Республике Узбекистан за период 2000–2023 годов свидетельствует о постепенной трансформации структуры транспортной системы страны. На протяжении двух десятилетий произошло смещение от доминирования трубопроводного транспорта в сторону более сбалансированного участия железнодорожного и автомобильного секторов.

В 2000 году трубопроводный транспорт занимал лидирующую позицию, обеспечивая 56,04% всего грузооборота. Однако к 2023 году его доля



снизилась до 36,08%, то есть почти на 20 процентных пунктов. Это свидетельствует о сокращении роли магистральных трубопроводов, что может быть связано с изменениями в энергетической политике, сокращением объёмов экспорта сырьевых ресурсов по трубопроводам, а также постепенным переключением логистики на иные виды транспорта.

Параллельно наблюдался рост доли **автомобильного транспорта** — с 16,36% в 2000 году до 28,73% в 2023 году. Особенно быстрое увеличение произошло после 2005 года, когда развивалась дорожная инфраструктура, а также в период после 2010 года. Это может быть обусловлено доступностью автомобильных перевозок, их гибкостью и расширением частного сектора логистических услуг. При этом в кризисные годы (2009–2010) доля автотранспорта резко снизилась (с 29,80% до 15,03%), однако впоследствии она быстро восстановилась и продолжила расти.

Железнодорожный транспорт также увеличил свою долю в общем грузообороте с 27,47% в 2000 году до 34,92% в 2023 году. Наиболее высокий показатель был зафиксирован в 2010 году (36,92%), что, несмотря на общий спад грузооборота, говорит о сохранении устойчивого спроса на железнодорожные перевозки в условиях кризиса. В целом, рост значимости железнодорожного транспорта в структуре грузоперевозок подтверждает его стабильную конкурентоспособность в долгосрочной перспективе. Однако с 2018 года его доля колеблется в диапазоне 32–36%, уступая темпам роста автомобильного сектора.

Воздушный транспорт на протяжении всего периода сохранял минимальную долю в структуре грузооборота — менее 0,5%. Тем не менее, наблюдается незначительный рост: с 0,22% в 2000 году до пикового значения 0,43% в 2022 году, что можно связать с развитием электронной коммерции, экспресс-доставки и потребностей в срочных логистических услугах.

Таким образом, за период с 2000 по 2023 годы транспортная система Узбекистана изменилась от доминирования трубопроводного транспорта к более равномерному распределению между железнодорожным, автомобильным и трубопроводным видами. Железнодорожный и автомобильный транспорт стали опорными сегментами грузоперевозок, при этом железнодорожный транспорт демонстрирует стабильность и надёжность, а автомобильный — более высокую адаптивность и динамику. Эти структурные сдвиги необходимо учитывать при разработке стратегий устойчивого развития транспортной отрасли и формировании эффективной логистической политики государства.



Заклучение

Проведённый анализ динамики и структуры грузоперевозок железнодорожным транспортом в Республике Узбекистан за 2000–2023 годы позволяет сделать важные выводы относительно текущего состояния и перспектив развития отрасли. За исследуемый период железнодорожный транспорт продемонстрировал стабильный рост объёмов грузооборота — с **15 000 млн т-км** в 2000 году до **27 100 млн т-км** в 2023 году (рост на **80,7%**). При этом, несмотря на экономические кризисы и пандемийные годы, железнодорожные перевозки отличались высокой устойчивостью и наименьшей волатильностью среди всех видов транспорта. Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны увеличилась с **27,47%** до **34,92%**, что подтверждает его стратегическую роль в транспортной системе Узбекистана.

Железнодорожный транспорт продолжает оставаться ключевым звеном логистики, особенно в условиях отсутствия выхода к морю и необходимости укрепления транзитного потенциала страны. Рост объёмов перевозок сопровождается мерами по модернизации инфраструктуры, цифровизации и расширению электрификации путей, что также способствует снижению углеродного следа и повышению экологической устойчивости отрасли.

В целях дальнейшего эффективного развития железнодорожных грузоперевозок в Республике Узбекистан рекомендуется реализовать следующие меры:

1. **Ускорить техническую модернизацию** железнодорожной инфраструктуры, в том числе продолжить электрификацию, обновление локомотивного парка и внедрение цифровых систем управления логистикой.
2. **Развивать контейнерные и мультимодальные перевозки** путём создания современных транспортно-логистических центров и повышения пропускной способности узловых станций.
3. **Стимулировать транзитные потоки** за счёт гибкой тарифной политики и интеграции в международные транспортные коридоры (в частности, через Китай, Каспий и Кавказ).
4. **Активно привлекать частный капитал** в железнодорожную сферу, используя инструменты государственно-частного партнёрства и обеспечивая прозрачные условия для инвесторов.



5. **Повышать экологическую эффективность** железнодорожных перевозок, внедряя зелёные технологии и снижая зависимость от дизельной тяги.

Реализация указанных мер создаст условия для устойчивого роста грузоперевозок по железной дороге, укрепления логистической инфраструктуры страны и повышения конкурентоспособности Узбекистана как важного транзитного узла в Центральной Азии.

Список использованной литературы

1. Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-3422 от 2 декабря 2017 года «О мерах по совершенствованию транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов»
2. Закон Республики Узбекистан № ЗРУ-1006 от 27 ноября 2024 года «О железнодорожном транспорте»
3. Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-28 от 29 января 2025 года «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы»
4. Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике. Официальные данные по грузообороту за 2000-2023 годы
5. Отчеты АО «Узбекистон темир йуллари» за 2018-2023 годы
6. Всемирный банк. (2023). Транспортные коридоры Центральной Азии: вызовы и перспективы