



ТРАНСПОРТНАЯ ЗАВИСИМОСТЬ КАК УГРОЗА ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УЗБЕКИСТАНА

Махмудов Маъруф Мухтор угли

Главный научный сотрудник Центра экономических исследований и
реформ при Администрации Президента
E-mail: marufmahmudov99@mail.ru

Аннотация: Статья посвящена оценке транспортной зависимости Узбекистана как фактора уязвимости внешнеэкономических связей. Цель исследования – определить, при каких условиях зависимость от транзитных государств, отдельных видов транспорта и международных коридоров способна трансформироваться в риск для устойчивости внешней торговли. Информационную базу составили данные Национального комитета Республики Узбекистан по статистике за 2024–2025гг., материалы Всемирного банка, Азиатского банка развития, ЮНКТАД и Министерства транспорта. Используются системный, сравнительный, структурный и статистический анализ. Показано, что транспортная уязвимость определяется не только географической изолированностью, но и ограниченной заменяемостью маршрутов, качеством погранично-транзитных процедур и состоянием инфраструктуры. Расчёт по пяти крупнейшим торговым партнёрам показывает заметную географическую концентрацию внешней торговли, однако этот показатель не является прямым индексом транспортной зависимости. Сделан вывод о необходимости наращивания фактически доступных альтернативных коридоров и повышения их взаимозаменяемости.

Ключевые слова: внешнеэкономическая безопасность; транспортная зависимость; внешняя торговля; транспортные коридоры; логистика; транзит; транспортные риски; Узбекистан; мультимодальные перевозки; диверсификация маршрутов.

Для экономики Узбекистана транспортная составляющая внешней торговли имеет структурное значение. Страна не имеет выхода к мировому океану и относится к числу двух государств мира с двойной внутриконтинентальностью, то есть все её соседние государства также не имеют прямого выхода к мировому океану. Всемирный банк связывает такую географию с повышенными торговыми издержками и необходимостью опоры на внешние транзитные связи. ЮНКТАД, характеризуя положение развивающихся внутриконтинентальных государств в целом, отмечает зависимость их доступа к мировым рынкам от условий транспортировки и транзитных государств, что может сопровождаться задержками и повышенной чувствительностью к политическим и экономическим изменениям в странах транзита [1; 2].

При этом транспортную зависимость нельзя отождествлять с торговой зависимостью. Высокая доля Китая

или России во внешней торговле не доказывает, что соответствующая доля грузов физически следует по одному конкретному коридору. Торговая зависимость характеризует концентрацию отношений с партнёрами, тогда как транспортная зависимость связана с взаимозаменяемостью маршрутов, транзитных территорий, пограничных переходов, видов транспорта и логистических узлов. Поэтому в настоящем исследовании география торговли рассматривается лишь как косвенный индикатор потенциальной концентрации транспортных рисков.

Современная литература и аналитические материалы международных организаций показывают, что для Центральной Азии проблема транспортной связанности усилилась после внешних шоков последних лет. АБР рассматривает диверсификацию торговых потоков и маршрутов CAREC как инструмент адаптации к внешним потрясениям, одновременно подчёркивая инфраструктурные и логистические ограничения Среднего коридора. В отдельном исследовании транзитной торговли Азербайджана, Казахстана и Узбекистана АБР выделяет пограничные процедуры, цифровизацию, состояние пунктов пропуска и координацию участников как факторы, влияющие на эффективность транзита [3; 4]. Всемирный банк также фиксирует для Узбекистана сравнительно высокие торговые издержки и отставание по отдельным компонентам логистической эффективности [5].

Исследовательская ниша статьи состоит в объединении этих подходов с официальной статистикой Узбекистана и в рассмотрении транспортной зависимости именно через призму внешнеэкономической безопасности. Цель исследования – определить механизмы, посредством которых транспортная зависимость способна повышать уязвимость внешней торговли Узбекистана перед инфраструктурными, транзитными, ценовыми, временными и геополитическими шоками.

Материалы и методы. Информационную базу исследования составили официальная статистика Национального комитета Республики Узбекистан по статистике по внешней торговле и грузоперевозкам; World Bank Logistics Performance Index 2023; доклад Всемирного банка The Promise of Services-Led Growth in Uzbekistan (2024); исследования АБР 2024г. по транзитной торговле, диверсификации торговых потоков и транспортной связанности; Uzbekistan Investment Guide 2025; официальные материалы Министерства транспорта и Правительства Республики Узбекистан по международным транспортным маршрутам.

Использованы системный анализ – для раскрытия взаимосвязи торговли и транспорта; статистический и структурный анализ – для оценки динамики внешней торговли и распределения перевозок по видам транспорта; сравнительный анализ – для сопоставления транспортных направлений; анализ концентрации – для расчёта географической концентрации внешней торговли (рассчитывается как сумма квадратов долей партнёров). В расчёт включены Китай, Россия, Казахстан, Турция и Республика Корея.

Для транспортных показателей принципиально различаются объём перевезённого груза в тоннах и грузооборот в тонно-километрах. Последний

характеризует объём транспортной работы и учитывает одновременно массу груза и расстояние перевозки.

Результаты. В 2025г. внешнеторговый оборот Узбекистана составил 81,2 млрд долл. США против 67,2 млрд долл. в 2024г.; экспорт вырос с 27,3 до 33,8 млрд долл., импорт – с 39,9 до 47,3 млрд долл. За год внешнеторговый оборот увеличился примерно на 20,7%. Рост масштабов внешней торговли повышает экономическую значимость устойчивости транспортных цепочек. То есть любой сбой, который увеличивает срок или стоимость доставки, потенциально затрагивает более широкий массив экспортно-импортных операций [6].

География торговли в 2025г. одновременно демонстрирует широкую сеть партнёров и заметную концентрацию. По данным Национального комитета по статистике, Узбекистан поддерживал торговые отношения с 210 странами. На Китай приходилось 21,2% внешнеторгового оборота, на Россию – 16%, Казахстан – 6,1%, Турцию – 3,7%, Республику Корея – 2,1%. Суммарная доля пяти крупнейших партнёров составляла 49,1%. Концентрация торговли создаёт потенциальные зоны повышенного риска, но не позволяет определить концентрацию физических маршрутов [6; 7].

Особенно показательно различие между объёмом перевозок и грузооборотом. В 2025г. в стране было перевезено 1 609,6 млн т грузов всеми видами транспорта. Автомобильным транспортом – 1 445,2 млн т, железнодорожным – 105,8 млн т, трубопроводным – 58,3 млн т; воздушным транспортом – 224,3 тыс. т. По грузообороту картина иная: совокупный показатель составил 82,5 млрд т-км; железнодорожный транспорт обеспечил 27,9 млрд т-км, трубопроводный – 27,2 млрд т-км, воздушный – 825,6 млн т-км, а автомобильный транспорт по квартальным данным накопил 26,11 млрд т-км за 2025г. [8–12].

Следовательно, автомобильный транспорт доминирует по массе перевезённых грузов, но его преимущество нельзя автоматически переносить на внешнюю торговлю. Большая часть этого показателя относится к перевозкам внутри национальной транспортной системы. Вместе с тем высокая роль автомобильного транспорта создаёт специфический профиль уязвимости. Гибкость маршрута является преимуществом, однако международные автоперевозки чувствительны к состоянию дорог, разрешительной системе, пограничным процедурам, ценам на топливо и пропускной способности отдельных переходов. Для внешнеэкономической безопасности важна поэтому не сама доля автотранспорта, а способность международной логистики быстро переключаться между альтернативными направлениями.

Железнодорожный транспорт имеет противоположную структуру. При существенно меньшем объёме перевезённых тонн его грузооборот значительно выше относительно физического объёма, поскольку железная дорога обслуживает длинные перемещения массовых грузов. В 2025г. железнодорожный грузооборот достиг 27,9 млрд т-км против 27,5 млрд т-км в 2024г. [9]. Это делает железнодорожную инфраструктуру важным элементом

внешней связанности, особенно на протяжённых международных маршрутах. Одновременно концентрация дальних перевозок на ограниченном числе магистральных направлений повышает значение технической совместимости, пограничных переходов и транзитных соглашений.

Логистическая составляющая подтверждает наличие системной проблемы. В LPI 2023 Узбекистан занял 88-е место среди 139 экономик с общим баллом 2,6. Всемирный банк в 2024г. отдельно отметил высокие торговые издержки Узбекистана и снижение по сравнению с 2018г. отдельных компонентов логистической эффективности, включая инфраструктуру, отслеживание и своевременность. Эти данные не доказывают наличие зависимости от конкретного коридора, но показывают, что эффективность физической связанности остаётся ограничивающим фактором внешней торговли [5; 13].

Транспортная зависимость Узбекистана проявляется прежде всего через необходимость прохождения транзитных территорий. Для государства с двойной внутриконтинентальностью путь к морским портам неизбежно включает территории других стран. В результате изменение режима транзита, пропускной способности, тарифов или пограничных процедур в одной из транзитных стран способно изменить параметры всей цепочки поставок. В этом заключается принципиальное отличие географического риска от обычного транспортного риска. Объектом воздействия становится не только национальная инфраструктура, но и внешняя инфраструктура, на которую национальные органы имеют ограниченное прямое влияние.

Существующая архитектура маршрутов постепенно становится более диверсифицированной. В Uzbekistan Investment Guide 2025 выделяются восточно-западное направление через Китай и Казахстан и восточно-южное направление через Иран к государствам Персидского залива. В числе перспективных проектов указана железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан; в документе отмечено, что на территории Кыргызстана предстоит строительство участка протяжённостью 268,4 км [14].

В 2025г. Министерство транспорта Узбекистана сообщало о первой пилотной автомобильной грузоперевозке по коридору Узбекистан – Кыргызстан – Китай – Монголия: 4 500 км были пройдены за 8 дней. Сам факт пилотной перевозки подтверждает практическую возможность использования направления, но единичный пилот ещё не означает устойчивой массовой альтернативы существующим потокам [15]. Для оценки реальной диверсификации нужны данные о регулярности рейсов, объёмах, тарифах, пропускной способности и способности маршрута принимать значительные грузопотоки.

Западное и юго-западное направления также развиваются. АБР рассматривает Средний, или Транскаспийский, коридор как одно из направлений диверсификации транспортных потоков CAREC, но одновременно указывает на инфраструктурные, логистические и координационные ограничения. В 2025г. в Ташкенте проходили мероприятия по развитию Транскаспийского коридора и его взаимодействию с частным

сектором. Это показывает институциональное продвижение направления, однако наличие политической и инвестиционной активности нельзя отождествлять с доказанной возможностью полного замещения других маршрутов [3; 4; 16].

Южное направление через Туркменистан – Иран – Турцию имеет самостоятельное значение. Министерство транспорта Узбекистана рассматривает его как международный мультимодальный маршрут между Азией и Европой. Его потенциальная ценность связана с выходом к иранской и далее турецкой транспортной инфраструктуре, но мультимодальность одновременно создаёт дополнительные стыки между видами транспорта, на которых возникают риски перегрузки, несогласованных документов, задержек и тарифных расхождений [17].

В итоге, транспортная зависимость превращается в угрозу внешнеэкономической безопасности не автоматически. Механизм имеет несколько последовательных звеньев: внешняя зависимость от транзитной инфраструктуры или узла → возникновение внешнего шока → изменение времени, стоимости или предсказуемости перевозки → изменение условий поставки экспортных и импортных товаров → снижение устойчивости внешнеторгового потока. Сила этого механизма определяется прежде всего заменяемостью маршрута. Если альтернативный маршрут существует только формально, но имеет недостаточную пропускную способность, существенно более высокую стоимость или требует дополнительных перегрузок, фактическая диверсификация остаётся ограниченной.

Сценарный анализ позволяет дополнительно проверить механизм уязвимости. В базовом сценарии транспортные коридоры функционируют без существенных нарушений, и основной риск связан с обычной изменчивостью сроков и тарифов. В сценарии умеренного шока временное снижение пропускной способности или увеличение транзитных издержек на одном направлении повышает спрос на альтернативы; экономический эффект зависит от того, насколько быстро и без значительных дополнительных затрат возможно переключение. В сценарии сильного шока серьёзное нарушение одного из значимых направлений становится системным риском. Если альтернативный маршрут не имеет сопоставимой пропускной способности, внешний шок может передаваться на экспортные поставки, импорт промежуточных товаров и сроки выполнения контрактов.

Из проведённого анализа следует, что ключевым показателем транспортной безопасности должна быть не простая численность маршрутов, а их функциональная взаимозаменяемость. Маршрут можно считать реальной альтернативой только при наличии физической инфраструктуры, согласованных процедур, приемлемых тарифов, достаточной пропускной способности и возможности организовать регулярные перевозки. Поэтому расширение географии транспортных инициатив само по себе ещё не гарантирует снижения зависимости.

Заключение и рекомендации. Исследование показывает, что географическое положение Узбекистана объективно формирует зависимость

от транзитных территорий и внешней транспортной инфраструктуры, а рост внешней торговли увеличивает экономическую цену возможных логистических нарушений. Однако внешнеторговая география Узбекистана достаточно широка, а транспортная политика направлена на формирование нескольких альтернативных направлений.

Во-первых, внешнеэкономическая уязвимость определяется сочетанием географического ограничения и качества транспортной связанности. Двойная внутриконтинентальность делает транзитную инфраструктуру других государств частью фактической цепочки доступа Узбекистана к мировым рынкам.

Во-вторых, торговая концентрация является лишь косвенным индикатором транспортного риска.

В-третьих, структура национальных перевозок показывает высокую роль автомобильного транспорта по массе и значительную роль железнодорожного и трубопроводного транспорта по грузообороту.

В-четвёртых, развитие альтернативных коридоров уже перешло от уровня концепций к отдельным пилотным перевозкам и инвестиционным инициативам, но степень их фактической заменяемости пока различается. Особенно важно не смешивать функционирующий маршрут с проектом или пилотной перевозкой.

В-пятых, наиболее устойчивой стратегией является повышение не количества маршрутов как такового, а их взаимозаменяемости.

Перспективным направлением дальнейших исследований является построение полноценного индекса транспортной концентрации на основе фактических потоков по маршрутам, транзитным государствам, пограничным переходам и видам транспорта. Для этого необходимы детализированные данные о маршрутизации внешнеторговых грузов, которых в открытой статистике недостаточно. Получение таких данных позволило бы перейти от косвенной оценки транспортной зависимости к её прямому количественному измерению.

Список литературы

1. World Bank. Uzbekistan. Country overview. 2026.
2. UN Trade and Development (UNCTAD). About Landlocked Developing Countries. United Nations.
3. Asian Development Bank. Diversifying Trade Flows and Transport Routes in the CAREC Region amid External Shocks. Manila: ADB, 2024. DOI: 10.22617/WPS240424-2.
4. Asian Development Bank. Transit Trade Facilitation in Azerbaijan, Kazakhstan, and Uzbekistan. Manila: ADB, 2024. DOI: 10.22617/TCS240629-2.
5. World Bank. The Promise of Services-Led Growth in Uzbekistan. Washington, DC: World Bank, 2024.
6. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. Foreign trade turnover of the Republic of Uzbekistan. Preliminary data for January–December 2025. 21.01.2026.
7. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. TOP-10 countries in Uzbekistan's foreign trade turnover. 27.01.2026.
8. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. Volume of cargo transported, total (annual), SIAT, indicator 1.06.01.0001.

9. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. Volume of cargo transported by rail (annual), SIAT, indicator 1.06.01.0002.
10. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. Volume of cargo transportation by road (annual), SIAT, indicator 1.06.01.0003.
11. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. Volume of cargo transportation by pipeline transport (annual), SIAT, indicator 1.06.01.0004.
12. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. Volume of cargo transported by air transport (annual), SIAT, indicator 1.06.01.0005.
13. World Bank. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. Washington, DC: World Bank, 2023.
14. Investment Promotion Agency under the Ministry of Investment, Industry and Trade of the Republic of Uzbekistan. Uzbekistan Investment Guide 2025.
15. Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan. Успешно осуществлена первая пилотная грузоперевозка по коридору Узбекистан – Кыргызстан – Китай – Монголия. 20.06.2025.
16. Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan. В Ташкенте состоялся Форум инвесторов по Транскаспийскому транспортному коридору и взаимосвязанности. 01.12.2025.
17. Ministry of Transport of the Republic of Uzbekistan. Обсуждены вопросы развития грузоперевозок с Турцией. 2025.