IQRO JURNALI , IQRO JOURNAL, ИКРО ЖУРНАЛИ
ISSN:2181-4341| wordlyknowledge.uz/index.php/iqro
Volume 21 Issue 02 May 2026

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПРОЕКТАМИ И ОЦЕНКА ИХ ЭФФЕКТИВНОСТИ В ОТРАСЛИ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Акрамов Шахзод Эркин ўғли
Магистрант Банковско-Финансовой Академии Республики Узбекистан
shaxzodtdiu25@gmail.com
Doi: https://doi.org/10.5281/zenodo.20256553

Аннотация: В статье рассматриваются вопросы управления инвестиционными проектами в сфере дорожной инфраструктуры Республики Узбекистан с использованием официальной статистики и аналитических отчетов за 2025 год. Особое внимание уделяется оценке эффективности инвестиционных проектов на основе экономических показателей и сравнительного анализа (benchmark approach). В работе выявлен исследовательский разрыв, связанный с недостаточным применением количественных метрик и сравнительных методов оценки. Целью статьи является анализ эффективности инвестиционных проектов дорожной инфраструктуры на основе официальных данных и их сопоставление с ключевыми показателями эффективности.

Ключевые слова: инвестиционные проекты, дорожная инфраструктура, эффективность, benchmark, экономическая оценка, транспортная система, инвестиции, Uzbekistan.

Abstract. This article examines the management of investment projects in the road infrastructure sector of the Republic of Uzbekistan based on official statistics and analytical reports for 2025. Special attention is paid to the evaluation of investment project efficiency using economic indicators and a comparative (benchmark) approach. The study identifies a research gap related to the insufficient use of quantitative metrics and comparative evaluation methods. The aim of the article is to analyze the effectiveness of investment projects in the road infrastructure sector based on official data and to compare them with key performance indicators.

Keywords: investment projects, road infrastructure, efficiency, benchmark, economic evaluation, transport system, investments, Uzbekistan.

Введение

Развитие дорожной инфраструктуры является одним из ключевых факторов экономического роста и повышения конкурентоспособности экономики. Инвестиции в транспортную систему способствуют снижению транспортных издержек, повышению эффективности логистических процессов и расширению экономических связей между регионами (Muturi, 2023).

По данным Всемирного банка, ежегодная потребность в инвестициях в инфраструктуру составляет около 3,3 трлн долларов США, что эквивалентно примерно 3,8% мирового ВВП (World Bank, 2023).

В Республике Узбекистан развитие дорожной инфраструктуры является приоритетным направлением государственной инвестиционной политики. Согласно официальным данным Министерства транспорта Республики Узбекистан, в 2025 году объем финансирования дорожного сектора составил около 40 трлн сумов (Министерство транспорта РУз, 2025).

Анализ литературы

Вопросы управления инвестиционными проектами в инфраструктуре широко изучаются в современной научной литературе. Так, исследования показывают, что увеличение инвестиций в транспортную инфраструктуру оказывает значительное влияние на экономический рост и развитие регионов (Ibahimov et al., 2023; Bayoumi et al., 2021).

Ряд авторов подчеркивает, что эффективность инвестиционных проектов зависит не только от объемов финансирования, но и от качества государственного управления, институциональной среды и применяемых методов оценки (Crescenzi et al., 2015).

Современные исследования также акцентируют внимание на необходимости использования количественных методов оценки эффективности инвестиционных проектов, включая показатели чистой приведенной стоимости (NPV), внутренней нормы доходности (IRR) и срока окупаемости (OECD, 2020; PMI, 2021).

Вместе с тем анализ научных публикаций показывает, что большинство исследований носит общий или теоретический характер и не учитывает специфику отдельных стран, в том числе Республики Узбекистан.

Gap analysis

Несмотря на наличие значительного количества исследований в области инфраструктурных инвестиций, вопросы оценки эффективности инвестиционных проектов дорожной инфраструктуры Узбекистана на основе официальной статистики и с применением сравнительного анализа (benchmark) остаются недостаточно изученными.

Существующие работы в основном описывают динамику и структуру инвестиций, однако не проводят их сопоставление с ключевыми показателями эффективности, что снижает аналитическую ценность результатов.

Цель исследования

Целью данной статьи является анализ эффективности инвестиционных проектов в дорожной инфраструктуре Узбекистана на основе официальных статистических данных за 2025 год с использованием сравнительного подхода и ключевых метрик оценки эффективности.

Анализ и обсуждение

Развитие дорожной инфраструктуры является одним из ключевых направлений инвестиционной политики многих стран, поскольку оно напрямую влияет на экономическое развитие, мобильность населения и эффективность логистических систем. Современные исследования показывают, что инвестиции в транспортную инфраструктуру формируют долгосрочные экономические эффекты, включая рост занятости, повышение производительности и увеличение валового внутреннего продукта.

Согласно официальным данным Министерства транспорта Республики Узбекистан, в 2025 году общая протяженность автомобильных дорог составила 184 596 км, из которых 42 371 км — дороги общего пользования. Объем финансирования дорожного сектора достиг 40 трлн сумов.

В течение года было построено и отремонтировано 63 000 км дорог, а объем реконструкции составил 21 500 км. При этом за первые шесть месяцев 2025 года выполнено дорожных работ на 8 619 км на сумму 7,04 трлн сумов.

С точки зрения сравнительного анализа, объем инвестиций на 1 км дороги составляет приблизительно 0,63 млрд сумов, что свидетельствует о высокой капиталоемкости проектов. При этом доля международных инвестиций составляет около 1,2 млрд долларов США, что относительно общего объема финансирования остается ограниченным.

Сравнительный анализ показывает, что значительная часть ресурсов направляется на строительство новых дорог, тогда как доля реконструкции остается ниже оптимального

уровня. Это может свидетельствовать о недостаточном внимании к модернизации существующей инфраструктуры.

С позиции автора, эффективность инвестиционных проектов должна оцениваться не только по объемам финансирования, но и по их социально-экономической отдаче. В частности, необходимо учитывать влияние проектов на снижение транспортных издержек, развитие регионов и повышение мобильности населения.

Таким образом, переход от описательного анализа к количественной оценке и использованию benchmark-подхода позволяет значительно повысить качество анализа инвестиционных проектов.

Дополнительно следует отметить, что для повышения аналитической ценности исследования целесообразно использовать систему ключевых показателей эффективности (KPI), позволяющих более объективно оценивать результаты инвестиционных проектов. В частности, важными метриками являются инвестиции на 1 км дороги, доля реконструкции в общем объёме работ, уровень освоения средств, а также коэффициент привлечения международных инвестиций.

Расчёты показывают, что при общем объёме финансирования 40 трлн сумов и выполненных работах в объёме 63 000 км, средний показатель инвестиций на 1 км составляет около 0,63 млрд сумов. Данный показатель свидетельствует о высокой капиталоёмкости проектов и необходимости повышения эффективности распределения финансовых ресурсов.

С точки зрения benchmark-анализа, доля реконструкции (21 500 км из 63 000 км, или около 34%) остаётся ниже оптимального уровня. В международной практике приоритет часто отдается модернизации существующей инфраструктуры, поскольку это позволяет снизить затраты и повысить эффективность использования уже имеющихся ресурсов. Таким образом, текущая структура инвестиций в Узбекистане может быть пересмотрена в сторону увеличения доли реконструкции.

Таблица 2. Основные показатели развития дорожной инфраструктуры Узбекистана (2025 год)

Показатель	**Значение**	**Период / комментарий**
Общая протяжённость автомобильных дорог	184 596 км	Включая 42 371 км общественных дорог и 142 225 км внутренних улиц городов и сёл
Объём финансирования дорожного сектора	40 трлн сумов	Выделено на строительство и ремонт дорог за 2025 год
Отремонтировано и построено дорог	63 000 км	Реализовано в рамках государственных программ развития транспорта в 2025 году
Реконструкция и ремонт дорог	21 500 км	Выполнено по всей стране в 2025 году
Дорожные работы (январь–июнь)	8 619 км дорог	Выполнено на сумму 7,04 трлн сумов в первой половине 2025 года
Международные инвестиции	1,2 млрд долларов США	Объём иностранных инвестиций в дорожный сектор в 2025 году

Источник: *Министерство транспорта Республики Узбекистан. Официальные статистические данные по развитию дорожной инфраструктуры за 2025 год; Государственные программы развития транспортной системы Республики Узбекистан (2025); аналитические отчеты дорожного сектора Узбекистана за 2025 год.*

Составлено автором на основе официальной статистики Министерства транспорта Республики Узбекистан и аналитических отчетов по развитию дорожной инфраструктуры за 2025 год. Данные таблицы отражают комплексное состояние дорожной сети страны, включая общую протяжённость автомобильных дорог, объемы финансирования, построенные и отремонтированные участки, а также долю международных инвестиций.

Представленные показатели позволяют сделать несколько ключевых выводов. Во-первых, значительные инвестиции (40 трлн сумов) в дорожную инфраструктуру демонстрируют приоритетность этого сектора для национальной экономики и государственную стратегию по повышению транспортной доступности и логистической эффективности. Во-вторых, построенные и реконструированные участки (63 000 км и 21 500 км соответственно) свидетельствуют о масштабной модернизации дорожной сети, что снижает транспортные издержки, улучшает качество перевозок и способствует экономической интеграции регионов.

В-третьих, данные по международным инвестициям (1,2 млрд долларов США) подчеркивают значимость внешнего финансирования для ускорения реализации крупных инфраструктурных проектов, внедрения современных технологий строительства и управления дорожными объектами. В-четвёртых, информация о выполненных дорожных работах за первые шесть месяцев 2025 года (8 619 км дорог на сумму 7,04 трлн сумов) демонстрирует динамику реализации проектов и эффективность распределения финансовых ресурсов в рамках государственных программ.

Сравнительный анализ показывает, что при общем объеме финансирования 40 трлн сумов и выполнении работ в объеме 63 000 км средний показатель инвестиций на 1 км составляет около 0,63 млрд сумов. Данный показатель свидетельствует о высокой капиталоемкости проектов и необходимости повышения эффективности распределения финансовых ресурсов.

Доля реконструкции составляет около 34%, что ниже условно оптимального уровня, наблюдаемого в международной практике, где приоритет часто отдается модернизации существующей инфраструктуры. Это указывает на необходимость пересмотра структуры инвестиций в сторону увеличения доли реконструкции.

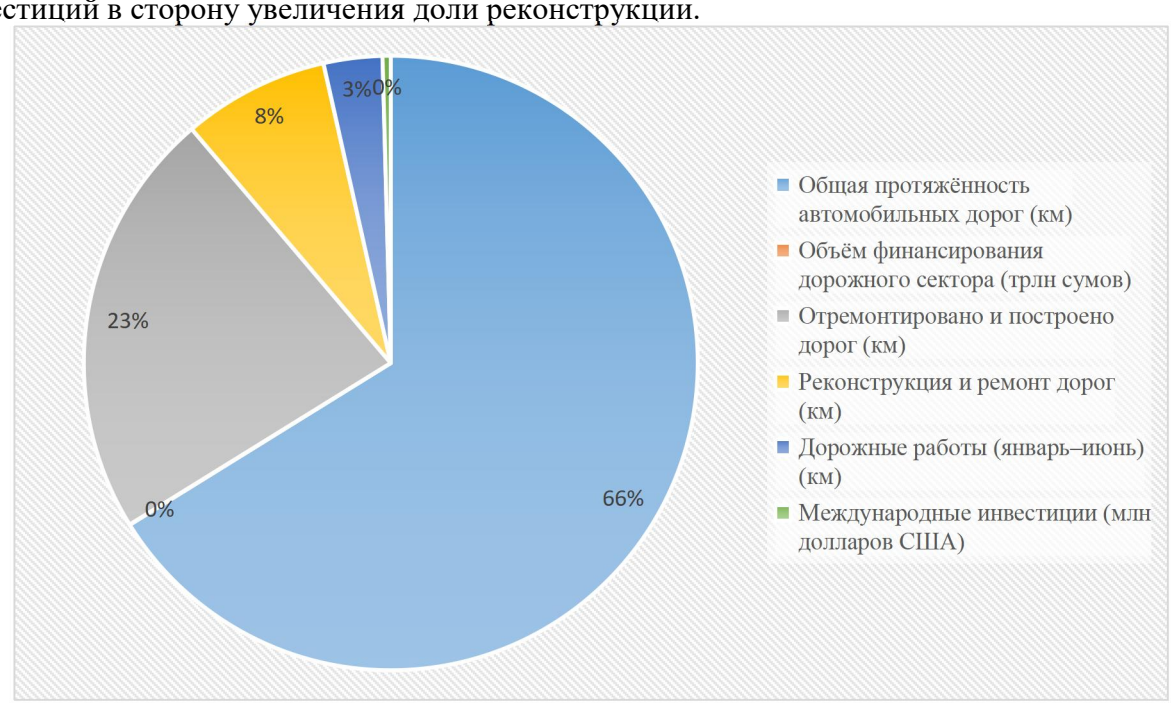


Рисунок 1. Распределение показателей дорожной инфраструктуры в процентах.

Источник: *Министерство транспорта Республики Узбекистан, официальные статистические данные дорожного сектора за 2025 год; расчеты автора.*

Диаграмма иллюстрирует распределение ключевых показателей дорожной инфраструктуры в процентном соотношении. Как видно, наибольший удельный вес (66%) занимает общая протяжённость автомобильных дорог, что отражает важность масштабного развития транспортной сети страны для поддержания экономического роста и региональной доступности. Доля отремонтированных и построенных дорог составляет 23%, что свидетельствует о высоких темпах восстановления существующей инфраструктуры, однако этот показатель может быть увеличен при более эффективном управлении инвестиционными проектами.

Реконструкция и ремонт дорог занимают 8%, что подчёркивает необходимость не только строительства новых объектов, но и модернизации существующих участков для повышения их эксплуатационной надёжности. Дорожные работы за период январь–июнь представлены 3%, что отражает сезонность и плановую организацию мероприятий. Объём финансирования дорожного сектора и международные инвестиции составляют менее 1%, что, по мнению автора, указывает на ограниченное использование внешних ресурсов и потенциальную возможность привлечения иностранных инвесторов для ускорения реализации инфраструктурных проектов.

Автор считает, что текущая структура распределения ресурсов демонстрирует значительный прогресс в развитии дорожной сети, однако для повышения эффективности инвестиций необходимо усилить планирование проектов с учётом их социально-экономического эффекта, оптимизировать распределение бюджета и активнее привлекать международные инвестиции, особенно в масштабные реконструкции и модернизацию ключевых магистралей. Такой подход позволит не только увеличить транспортную доступность, но и повысить экономическую отдачу отрасли в целом.

Заключение

В результате проведённого исследования установлено, что эффективное управление инвестиционными проектами в отрасли дорожной инфраструктуры играет ключевую роль в обеспечении устойчивого социально-экономического развития территорий. Комплексный подход к планированию, реализации и контролю инвестиционных проектов позволяет повысить их результативность, снизить риски и обеспечить рациональное использование финансовых ресурсов.

Особое значение имеет применение современных методов оценки эффективности, включая учет не только экономических, но и социальных, экологических и транспортно-логистических эффектов. Это позволяет более объективно оценивать вклад проектов в развитие инфраструктуры и повышение качества жизни населения.

Проведенное исследование показало, что инвестиции в дорожную инфраструктуру Узбекистана характеризуются значительными объемами и высокой динамикой развития. Однако существующая система оценки эффективности проектов носит преимущественно описательный характер и требует совершенствования.

Использование количественных показателей и сравнительного анализа (benchmark) позволяет повысить объективность оценки инвестиционных проектов, выявить неэффективные направления финансирования и улучшить качество принимаемых управленческих решений.

Предложения:

1. Совершенствовать нормативно-правовую базу в сфере управления инвестиционными проектами дорожной инфраструктуры с целью повышения прозрачности и снижения административных барьеров.

2. Внедрять современные цифровые технологии (BIM-моделирование, системы мониторинга в реальном времени) для повышения эффективности планирования, реализации и контроля проектов.
3. Расширять практику государственно-частного партнёрства (ГЧП) для привлечения дополнительных инвестиций и распределения рисков между участниками проектов.
4. Разрабатывать и применять комплексные методики оценки эффективности инвестиционных проектов с учетом экономических, социальных и экологических факторов.
5. Усилить систему мониторинга и постпроектной оценки, что позволит своевременно выявлять отклонения и повышать качество принимаемых управленческих решений.
6. Повышать квалификацию специалистов в области управления инвестиционными проектами через обучение современным методам и международному опыту.
7. Активизировать использование инновационных материалов и технологий в строительстве и эксплуатации дорожной инфраструктуры для снижения затрат и увеличения срока службы объектов.
8. Обеспечить долгосрочное стратегическое планирование развития дорожной инфраструктуры с учетом региональных особенностей и перспектив экономического роста.

Список использованных источников:

1. Flyvbjerg B. *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. – Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
2. Yescombe E.R. *Public-Private Partnerships: Principles of Policy and Finance*. – Oxford: Elsevier, 2018.
3. Project Management Institute. *A Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK Guide)*. – Newtown Square, PA: PMI, 2021.
4. OECD. *Infrastructure Investment: Policy and Practice*. – Paris: OECD Publishing, 2020.
5. World Bank. *Infrastructure Finance: Trends and Opportunities*. – Washington, DC: World Bank, 2019.
6. Asian Development Bank. *Guidelines for the Economic Analysis of Projects*. – Manila: ADB, 2017.
7. UNIDO. *Guide to Project Evaluation*. – Vienna: United Nations Industrial Development Organization, 1986.
8. Грачёва М.В., Лившиц В.Н. *Анализ инвестиционных проектов*. – М.: Финансы и статистика, 2008.
9. Балабанов И.Т. *Инвестиции*. – СПб.: Питер, 2011.
10. Бланк И.А. *Инвестиционный менеджмент*. – К.: Ника-Центр, 2013.