

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ УСЛУГАМИ

Кайыбеков Парахат Конысбаевич

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-4813-3630>

E-mail: dloong@mail.ru

Тел.: +998978776267

<https://doi.org/10.5281/zenodo.18862785>

Аннотация. В статье проведена комплексная оценка эффективности действующего организационно-экономического механизма управления транспортными услугами. Рассматриваются институциональные, финансовые, инфраструктурные и цифровые аспекты функционирования транспортного сектора, а также их влияние на качество и устойчивость перевозочного процесса. На основе статистических данных раскрываются показатели вклада транспорта в ВВП, состояния инфраструктуры, уровня безопасности и логистической результативности. Выявлены системные ограничения действующего механизма, связанные с инвестиционным дефицитом, фрагментацией управления и недостаточной цифровой интеграцией. Обоснованы направления совершенствования организационно-экономических инструментов с учетом принципов устойчивого развития и сервисной ориентации.

Ключевые слова: *организационно-экономический механизм, транспортные услуги, эффективность управления, институциональная структура, цифровизация, инвестиционная политика.*

Организационно-экономический механизм управления транспортными услугами представляет собой совокупность методов, инструментов и институциональных форм, обеспечивающих координацию деятельности участников транспортного рынка, распределение ресурсов и достижение целевых показателей развития отрасли. Его эффективность определяется степенью соответствия управленческих решений стратегическим целям социально-экономического развития, уровнем ресурсной отдачи и качеством предоставляемых услуг.

В условиях трансформации экономики, роста логистических потоков и усиления международной конкуренции эффективность данного механизма становится одним из ключевых факторов конкурентоспособности государства. Транспорт не только обслуживает производственные и торговые процессы, но и формирует пространственную структуру экономики, влияя на региональное развитие и инвестиционную привлекательность территорий.

Экономическая значимость транспортного сектора подтверждается его вкладом в валовой внутренний продукт. По данным официальной статистики, доля сектора «transportation and storage» в структуре ВВП Узбекистана по итогам января–сентября 2025 года составила 5,6%, при этом рост добавленной стоимости в данном сегменте достиг 11,5% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Данные показатели отражают положительную динамику, однако сами по себе не дают полного представления об эффективности организационно-экономического механизма,

поскольку рост объемов деятельности не всегда сопровождается ростом производительности и снижением издержек.

Для оценки эффективности механизма необходимо рассматривать несколько взаимосвязанных блоков.

Первый блок — институциональная эффективность. Управление транспортной сферой осуществляется на разных уровнях: государственном, региональном и корпоративном. При этом распределение полномочий нередко характеризуется дублированием функций и недостаточной координацией. Фрагментация управления приводит к увеличению транзакционных издержек, усложняет реализацию крупных инфраструктурных проектов и снижает оперативность принятия решений. Эффективность механизма в данном аспекте определяется степенью согласованности нормативно-правовой базы, прозрачностью процедур и наличием стратегического планирования.

Второй блок — финансово-инвестиционная результативность. Транспортная отрасль является капиталоемкой, а модернизация инфраструктуры требует значительных долгосрочных вложений. Согласно отраслевым обзорам, значительная часть железнодорожного подвижного состава (до 90%) требует обновления. Это свидетельствует о накопленном инвестиционном дефиците и недостаточной эффективности механизмов обновления основных фондов. В то же время дорожный транспорт формирует более половины добавленной стоимости транспортного сектора (55,8%), что повышает нагрузку на автомобильную инфраструктуру и требует комплексной инвестиционной политики.

Эффективность организационно-экономического механизма в финансовом аспекте оценивается через показатели окупаемости инфраструктурных проектов, долю частных инвестиций, уровень бюджетных субсидий и коэффициенты обновления основных средств. Низкая доля частного капитала в инфраструктурных проектах указывает на необходимость совершенствования механизмов государственно-частного партнерства и улучшения инвестиционного климата.

Третий блок — производственно-операционная эффективность. Она определяется уровнем использования инфраструктуры, скоростью обработки грузов, соблюдением графиков перевозок и затратами на единицу транспортной работы. Повышение производительности возможно за счет внедрения современных логистических технологий и оптимизации маршрутных сетей. Улучшение позиций страны в международном рейтинге Logistics Performance Index с 129-го места в 2014 году до 88-го в 2023 году свидетельствует о позитивных изменениях, однако данный показатель остается ниже уровня стран с развитой транспортной системой, что указывает на необходимость дальнейших институциональных реформ.

Четвертый блок — социальная и экологическая эффективность. Организационно-экономический механизм должен учитывать не только экономические показатели, но и общественные издержки. По опубликованным данным, за год в Узбекистане в дорожно-транспортных происшествиях погибло 2 188 человек, что свидетельствует о высокой социальной цене недостатков управления. Кроме того, дорожный транспорт формирует основную долю энергопотребления и выбросов CO₂ в транспортном секторе. Это

требуется внедрения экологических инструментов регулирования, стимулирования обновления автопарка и развития общественного транспорта.

Пятый блок — цифровая эффективность управления. Современный организационно-экономический механизм не может функционировать без интеграции цифровых технологий. Интеллектуальные транспортные системы, электронные платформы бронирования, мониторинг движения в реальном времени, автоматизированные системы контроля и анализа данных позволяют повышать прозрачность, снижать издержки и улучшать качество обслуживания. Однако фрагментарность цифровых решений и отсутствие единой информационной платформы ограничивают потенциал цифровой трансформации.

Оценка эффективности механизма может быть представлена в виде системы интегральных показателей, включающих экономическую отдачу, инвестиционную активность, уровень аварийности, экологическую нагрузку и цифровую зрелость. Комплексный подход позволяет выявить дисбалансы между различными элементами механизма и определить приоритетные направления реформирования.

В целом анализ показывает, что действующий организационно-экономический механизм управления транспортными услугами обеспечивает базовое функционирование отрасли и демонстрирует положительную динамику по ряду макроэкономических показателей. Однако его эффективность ограничивается институциональной разрозненностью, инвестиционным дефицитом, недостаточной цифровой интеграцией и сохраняющимися социально-экологическими издержками.

Повышение эффективности механизма предполагает формирование единой координационной системы управления, внедрение цифровых платформ обмена данными, расширение инструментов государственно-частного партнерства, внедрение KPI, ориентированных на качество услуг и безопасность, а также развитие человеческого капитала в сфере транспортного менеджмента. Только при условии системного обновления организационно-экономических инструментов возможно достижение устойчивого роста и повышение конкурентоспособности транспортного сектора.

Adabiyotlar, References, Литературы:

1. National Statistics Committee of the Republic of Uzbekistan. Gross Domestic Product of the Republic of Uzbekistan (Press release, Jan–Sep 2025). 2025.
2. Asian Transport Observatory; iRAP. Transport in Review Working Paper Series: Uzbekistan. 2025.
3. World Bank. Logistics Performance Index 2023: International Scorecard. 2023.
4. International Energy Agency. Transport Sector CO2 Emissions Report. 2023.
5. Gazeta.uz. Статистические данные о дорожно-транспортных происшествиях в Узбекистане. 2026.
6. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems. Routledge, 2020.
7. Button K. Transport Economics. Edward Elgar Publishing, 2010.