



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ФОРМИРОВАНИЯ СРЕДСТВ ДОРОЖНОГО ФОНДА В УСЛОВИЯХ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Juraqulova Sabina

Слушатель Банковско-финансовой академии

Республики Узбекистан

Аннотация: В статье исследуются вопросы совершенствования механизмов формирования средств Дорожного фонда в условиях модернизации транспортной инфраструктуры Узбекистана. Проанализированы основные источники формирования финансовых ресурсов, направляемых на развитие, содержание, ремонт и модернизацию автомобильных дорог. Особое внимание уделено оценке существующих механизмов формирования доходов Дорожного фонда, их устойчивости и соответствия возрастающим потребностям транспортной инфраструктуры. На основе анализа статистических данных определены основные тенденции развития автомобильного транспорта и связанные с ними потребности в финансовом обеспечении дорожного хозяйства. Рассмотрены возможности расширения и диверсификации источников формирования средств Дорожного фонда, включая целевые платежи, налоговые поступления, дорожные сборы и механизмы государственно-частного партнерства. В результате исследования разработаны предложения по повышению устойчивости доходной базы Дорожного фонда, совершенствованию механизмов привлечения финансовых ресурсов и обеспечению их достаточности для долгосрочной модернизации транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: Дорожный фонд, транспортная инфраструктура, автомобильные дороги, финансирование, финансовые ресурсы, формирование доходов, дорожные сборы, налоговые поступления,



государственно-частное партнерство, модернизация, дорожное хозяйство, устойчивость финансирования, Узбекистан.

Abstract: The article examines the issues of improving the mechanisms for generating Road Fund resources in the context of transport infrastructure modernization in Uzbekistan. The study analyzes the main sources of financial resources allocated for the development, maintenance, repair, and modernization of road infrastructure. Particular attention is paid to assessing the existing mechanisms for generating Road Fund revenues, their sustainability, and their adequacy to the growing needs of transport infrastructure. Based on statistical data, the study identifies the main trends in the development of road transport and the resulting demand for financial resources for the road sector. The possibilities of expanding and diversifying the sources of Road Fund financing, including earmarked payments, tax revenues, road user charges, and public-private partnership mechanisms, are examined. As a result of the study, recommendations are developed to strengthen the revenue base of the Road Fund, improve mechanisms for attracting financial resources, and ensure their adequacy for the long-term modernization of transport infrastructure.

Keywords: Road Fund, transport infrastructure, highways, financing, financial resources, revenue generation, road user charges, tax revenues, public-private partnership, modernization, road sector, financing sustainability, Uzbekistan.

ВВЕДЕНИЕ

Современная транспортная инфраструктура является одним из ключевых элементов обеспечения устойчивого экономического развития страны. Ее состояние непосредственно влияет на скорость перемещения товаров и населения, территориальную связанность регионов, инвестиционную активность и конкурентоспособность национальной



экономики. В этих условиях особое значение приобретает не только расширение и модернизация дорожной сети, но и создание устойчивого финансового механизма, обеспечивающего постоянное поступление средств на строительство, ремонт, содержание и реконструкцию автомобильных дорог.

Актуальность совершенствования механизмов формирования средств Дорожного фонда для Узбекистана определяется прежде всего масштабом финансовых ресурсов, необходимых для развития дорожного хозяйства. По официальным данным Президента Республики Узбекистан, за последние три года в дорожную отрасль было направлено около 40 трлн сумов, при этом строительные и ремонтные работы выполнены на 63 тыс. км дорог. Одновременно объем средств, привлекаемых из-за рубежа в дорожную отрасль, увеличился в три раза и в 2025 году достиг 1,2 млрд долларов США. Данные показатели свидетельствуют о значительном увеличении масштабов финансирования дорожной инфраструктуры и одновременно о необходимости формирования устойчивых механизмов привлечения и аккумуляции финансовых ресурсов[1].

Дополнительным фактором, усиливающим потребность в совершенствовании финансового обеспечения дорожного хозяйства, является увеличение транспортной активности. Согласно данным Национального комитета Республики Узбекистан по статистике, в январе–декабре 2025 года всеми видами транспорта было перевезено 1 601,0 млн тонн грузов, что на 4,3 % больше показателя предыдущего года. При этом на автомобильный транспорт пришлось 1 434,5 млн тонн, или около 90 % общего объема грузовых перевозок. Грузооборот автомобильного транспорта достиг 26 110,3 млн т-км, увеличившись за год на 7,2 %. Такая динамика свидетельствует о высокой роли автомобильного транспорта в экономике страны и формирует дополнительную нагрузку на дорожную инфраструктуру[2].



Рост транспортной активности сопровождается увеличением потребности в поддержании надлежащего технического состояния автомобильных дорог. Особенно показательным является состояние отдельных участков международных автомобильных дорог. По данным официальной информации, около 25 % автомобильных дорог международного значения в Узбекистане эксплуатируются с высокой нагрузкой. В частности, трасса «Ташкент–Самарканд», рассчитанная на пропуск около 32 тыс. автомобилей в сутки, фактически обслуживает до 45 тыс. транспортных средств в сутки. Это означает, что фактическая транспортная нагрузка на отдельные стратегически важные направления уже превышает расчетную пропускную способность примерно на 40 %[3].

Одновременно государством принимаются масштабные меры по развитию дорожной инфраструктуры. В 2025 году было предусмотрено строительство и ремонт 7 тыс. км автомобильных дорог общего пользования и 231 моста, устройство щебеночного покрытия на 13 тыс. км грунтовых дорог, а также строительство 400 км автомобильных дорог с цементобетонным покрытием. Кроме того, предусматривалось создание 72 дорожных сервисных комплексов вдоль магистральных направлений. Масштаб запланированных мероприятий показывает, что потребность дорожного хозяйства в финансовых ресурсах носит системный и долгосрочный характер[4].

Следовательно, дальнейшая модернизация транспортной инфраструктуры требует не только увеличения объемов финансирования, но и качественного совершенствования механизмов формирования соответствующих финансовых ресурсов. При этом особое значение приобретает обеспечение стабильности доходной базы Дорожного фонда, поскольку разовые бюджетные ассигнования не способны в полной мере обеспечить долгосрочные потребности отрасли в условиях роста



транспортной нагрузки и расширения масштабов инфраструктурных проектов.

В мировой практике для формирования дорожных фондов применяются различные источники финансирования: целевые налоговые поступления, акцизы на моторное топливо, дорожные сборы, платежи пользователей автомобильных дорог, регистрационные и иные транспортные платежи, а также средства, привлекаемые посредством государственно-частного партнерства. Использование подобных механизмов позволяет сформировать более диверсифицированную доходную базу и частично связать объем финансирования дорожной инфраструктуры с интенсивностью ее использования.

Для Узбекистана данное направление приобретает особую актуальность в связи с необходимостью одновременного решения двух задач. С одной стороны, требуется обеспечить достаточный объем финансовых ресурсов для содержания и модернизации существующей дорожной сети. С другой стороны, необходимо сформировать такой механизм привлечения средств, который не создавал бы чрезмерной финансовой нагрузки на население и субъектов предпринимательства. Поэтому совершенствование механизмов формирования средств Дорожного фонда должно основываться на принципах устойчивости, диверсификации источников, целевого характера использования и экономической обоснованности финансовых поступлений[5].

Таким образом, высокая транспортная нагрузка, значительные объемы государственных расходов на дорожную отрасль, рост внешнего финансирования и масштаб реализуемых инфраструктурных проектов свидетельствуют о необходимости дальнейшего совершенствования механизмов формирования средств Дорожного фонда. Исходя из этого, целью настоящего исследования является анализ действующих механизмов формирования финансовых ресурсов Дорожного фонда и



разработка предложений по повышению устойчивости его доходной базы в условиях модернизации транспортной инфраструктуры Республики Узбекистан.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Формирование средств Дорожного фонда в современных условиях необходимо рассматривать как самостоятельный элемент финансового обеспечения транспортной инфраструктуры. Рост масштабов дорожного строительства, увеличение расходов на содержание существующей сети и необходимость внедрения современных технологий требуют формирования стабильной и диверсифицированной доходной базы. При этом эффективность Дорожного фонда определяется не только объемом аккумулируемых средств, но и способностью обеспечить их поступление на постоянной основе и направить их на приоритетные объекты дорожной инфраструктуры.

Масштабы фактического финансирования дорожного хозяйства Республики Узбекистан подтверждают значимость данного вопроса. Согласно официальному отчету Комитета по автомобильным дорогам, в 2025 году в рамках утвержденных программ на дорожные работы было направлено 15 трлн 758 млрд сумов. За счет этих средств были выполнены работы по строительству, реконструкции и ремонту 21 553 км автомобильных дорог. При этом финансирование осуществлялось сразу по нескольким направлениям, что позволяет оценить современную структуру финансового обеспечения дорожной инфраструктуры[6].

Наибольший объем средств в 2025 году был направлен непосредственно на содержание автомобильных дорог общего пользования в технически исправном состоянии. Объем таких расходов составил 4 трлн 330 млрд сумов, что свидетельствует о высокой потребности не только в строительстве новых дорог, но и в постоянном финансировании эксплуатационного содержания уже существующей сети.



Значительные средства были направлены также на развитие социальной и производственной инфраструктуры, где объем финансирования составил 3 трлн 580 млрд сумов. Еще 2 трлн 782 млрд сумов было направлено в рамках программы «Инициативный бюджет». Таким образом, современная система финансирования дорожного хозяйства имеет многоканальный характер и предусматривает использование различных государственных программ[7].

При этом отдельного внимания заслуживает международное финансирование. В 2025 году в рамках проектов с участием международных финансовых институтов было освоено 300,3 млн долларов США, за счет которых реконструировано 213,1 км автомобильных дорог. Наличие значительного объема внешнего финансирования свидетельствует о возможности расширения инвестиционной составляющей дорожного хозяйства за счет международных финансовых ресурсов. Вместе с тем зависимость от внешних источников не может рассматриваться как полноценная замена внутренним устойчивым источникам формирования Дорожного фонда.

Особенно наглядно динамика финансирования проявляется при рассмотрении промежуточных результатов 2025 года. В январе–июне на дорожные работы было направлено 7 трлн 44 млрд сумов, а реконструкция и ремонт были выполнены на 8 619 км автомобильных дорог. Из них 1 трлн 906 млрд сумов пришлось на содержание дорог общего пользования, 947,4 млрд сумов было направлено в рамках «Инициативного бюджета», а по проектам с участием международных финансовых институтов было освоено 202,8 млн долларов США[8].

К январю–сентябрю 2025 года объем выполненных дорожных работ увеличился до 11 трлн 303 млрд сумов, а общая протяженность дорог, на которых были проведены реконструкция и ремонт, достигла 16 154 км. На содержание автомобильных дорог общего пользования было направлено 3



трлн 102 млрд сумов, а в рамках «Инициативного бюджета» освоено 1 трлн 633 млрд сумов. Кроме того, по проектам с участием международных финансовых институтов было освоено 273 млн долларов, за счет которых построено 183 км дорог с цементобетонным покрытием[9].

Сопоставление указанных показателей показывает ускорение объемов финансирования дорожной инфраструктуры в течение 2025 года. Если за январь–март было выполнено дорожных работ на 2,534 трлн сумов, то за январь–сентябрь данный показатель достиг 11,303 трлн сумов. Таким образом, за девять месяцев объем выполненных дорожных работ увеличился более чем в четыре раза по сравнению с первым кварталом.

Одновременно увеличивался объем финансирования, направленного непосредственно на содержание дорог общего пользования. За январь–март он составлял 759,2 млрд сумов, за январь–июнь достиг 1 трлн 906 млрд сумов, а за январь–сентябрь увеличился до 3 трлн 102 млрд сумов. Это свидетельствует о том, что финансовая потребность дорожной отрасли формируется не только за счет крупных инвестиционных проектов, но и за счет постоянных расходов на поддержание эксплуатационного состояния дорожной сети.

Полученные данные позволяют обратить внимание на одну принципиальную проблему. Значительная часть финансовых ресурсов направляется на ремонт и содержание дорог уже после возникновения соответствующей потребности. Поэтому в перспективе механизм формирования средств Дорожного фонда должен обеспечивать возможность планового и превентивного финансирования. Такой подход позволит не только поддерживать дороги в технически исправном состоянии, но и снижать вероятность возникновения более крупных расходов на капитальную реконструкцию.

Важным направлением совершенствования является расширение собственных и целевых источников формирования средств Дорожного



фонда. В условиях роста потребности в дорожных инвестициях целесообразно использовать комбинацию налоговых поступлений, платежей пользователей автомобильных дорог, сборов с отдельных категорий транспортных средств, платы за пользование платными дорожными объектами и средств государственно-частного партнерства.

При этом применение принципа «пользователь платит» должно быть экономически обоснованным. В первую очередь данный принцип целесообразно использовать в отношении транспортных средств, которые создают повышенную нагрузку на дорожную инфраструктуру. Особенно это относится к тяжелому грузовому транспорту. Дифференциация платежей в зависимости от массы транспортного средства, расстояния перевозки и фактической нагрузки на дорожную сеть потенциально позволит повысить справедливость распределения расходов между пользователями.

Еще одним перспективным направлением является расширение государственно-частного партнерства. Значительный масштаб дорожных проектов показывает, что государственные ресурсы могут быть дополнены частными инвестициями. В 2025 году в дорожной отрасли уже использовались средства международных финансовых институтов, что демонстрирует возможность применения смешанных механизмов финансирования. В дальнейшем подобный подход может быть расширен за счет привлечения частного капитала к строительству, реконструкции и эксплуатации отдельных объектов дорожной инфраструктуры.

При этом международный опыт показывает, что привлечение частных средств должно сопровождаться четким распределением рисков между государством и инвестором. Для Узбекистана особенно важно обеспечить такие условия, при которых государственно-частное партнерство не приведет к необоснованному росту расходов пользователей. Поэтому договоры должны предусматривать прозрачные



условия финансирования, показатели качества дорог, сроки эксплуатации и механизмы государственного контроля.

Отдельное значение имеет цифровизация системы формирования дорожных платежей. Электронный учет транспортных средств, автоматическое взимание платежей, цифровой мониторинг транспортных потоков и интеграция информационных систем способны повысить собираемость доходов и снизить административные расходы. Кроме того, цифровые данные позволяют более точно определить фактическую нагрузку на отдельные участки дорог и на этой основе рассчитывать необходимые объемы финансирования.

Официальные данные свидетельствуют и о постепенном внедрении современных технологий в дорожную отрасль. В 2025 году при разработке проектов использовались цифровизированные 3D-сканеры, дефлектометры и георадары, а также современные методы диагностики состояния дорожного покрытия. Кроме того, были переработаны 42 стандарта и нормативных документа с учетом передового зарубежного опыта. Это создает технологическую основу для перехода к более объективному планированию расходов и управлению дорожными активами[9].

Таким образом, проведенный анализ показывает, что совершенствование механизмов формирования средств Дорожного фонда должно осуществляться одновременно по нескольким направлениям. Во-первых, необходимо обеспечить устойчивую и диверсифицированную доходную базу. Во-вторых, следует усилить связь между объемом платежей пользователей и фактической нагрузкой на дорожную инфраструктуру[10]. В-третьих, необходимо расширять использование механизмов государственно-частного партнерства и международного финансирования. В-четвертых, цифровизация должна стать одним из



основных инструментов повышения прозрачности сбора и использования дорожных средств.

На наш взгляд, именно сочетание данных механизмов позволит сформировать более устойчивую финансовую модель дорожного хозяйства Узбекистана. При этом главной целью должно быть не механическое увеличение объема поступлений в Дорожный фонд, а создание системы, при которой финансовые ресурсы поступают стабильно, распределяются на основе объективной потребности и обеспечивают измеримый результат в виде улучшения качества дорожной инфраструктуры.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенный анализ показал, что модернизация транспортной инфраструктуры Узбекистана требует устойчивого и достаточного финансирования дорожного хозяйства. Рост объемов дорожного строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог увеличивает потребность в стабильных финансовых ресурсах. В этих условиях совершенствование механизмов формирования средств Дорожного фонда приобретает особое значение.

Для повышения устойчивости финансирования целесообразно расширять и диверсифицировать источники доходов Дорожного фонда, совершенствовать систему дорожных платежей и активнее использовать возможности государственно-частного партнерства. Одновременно необходимо развивать цифровые механизмы учета и сбора платежей, а также повышать прозрачность и эффективность использования выделяемых средств.

Таким образом, совершенствование механизмов формирования средств Дорожного фонда должно быть направлено не только на увеличение объема финансовых ресурсов, но и на обеспечение их стабильного поступления и рационального использования. Реализация





предложенных направлений позволит создать более надежную финансовую основу для содержания, ремонта и дальнейшей модернизации транспортной инфраструктуры Узбекистана.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

1. Бюджетный кодекс Республики Узбекистан. Ташкент.
2. Закон Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах».
3. Указ Президента Республики Узбекистан «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022–2026 годы».
4. Постановление Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы управления автомобильными дорогами».
5. Комитет по автомобильным дорогам при Министерстве транспорта Республики Узбекистан. Официальные статистические и аналитические материалы по развитию дорожной инфраструктуры. Ташкент, 2025.
6. Национальный комитет Республики Узбекистан по статистике. Транспорт в Узбекистане: статистические данные. Ташкент, 2025.
7. World Bank. *Road Funds and Road Financing: International Experience and Lessons*. Washington, D.C.: World Bank.
8. Asian Development Bank. *Road Funds and Road User Charges: International Experience*. Manila: Asian Development Bank.
9. OECD. *Transport Infrastructure Investment and Financing: International Experience and Policy Approaches*. Paris: OECD Publishing.
10. International Transport Forum. *Transport Infrastructure Investment and Financing*. Paris: OECD/ITF.