

2. Карпова, Е. Е. Воздействие цифровой среды на академическую успеваемость обучающихся в начальной школе // Мир науки. Педагогика и психология. – СПб., 2019. – № 1, том 7. – С. 9. – URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews> (дата обращения: 25.06.2020).

3. Мир науки. Педагогика и психология. – СПб., 2019. – № 1, т. 7. – С. 9.

4. Франк, В. Человек в поисках смысла / В. Франк. – М.: Прогресс, 1990. – 367 с.

5. Всероссийский центр изучения общественного мнения. Социальные лифты: едут или стоят? – 25 июня 2020 г. – URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskij-obzor/socialnye-lifty-edut-ili-stoyat> (дата обращения: 25.09.2025).

УДК 338.47:656.1(575.1)

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ: НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ТАШКЕНТА

Шодмонбекова Н. Х., соискатель PhD

*Национальный университет Узбекистана им. Мирзо Улугбека
Ташкент, Республика Узбекистан*

Аннотация. В статье рассматривается влияние развития транспортной инфраструктуры на экономический рост городов. На примере города Ташкента проанализированы результаты SWOT-анализа и регрессионного моделирования, установлено, что рост пассажиропотока метрополитена на 1 % способствует увеличению валового регионального продукта на 0,017 %. Результаты исследования могут быть использованы для совершенствования стратегий развития городской транспортной системы.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, экономический рост, метрополитен, SWOT-анализ, регрессия, Ташкент.

Транспортная инфраструктура играет ключевую роль в формировании устойчивого экономического роста регионов. Развитие транспортной сети способствует повышению мобильности населения, расширению трудовых рынков и увеличению производительности

труда [3]. В условиях цифровой трансформации экономики Республики Узбекистан особое значение приобретает совершенствование городского транспорта и внедрение интеллектуальных транспортных систем. Метрополитен города Ташкента является важным элементом транспортной системы, обеспечивая более 250 млн пассажирских перевозок в год [1].

В рамках исследования были проведены количественные и качественные анализы, основанные на статистических данных Государственного комитета Республики Узбекистан по статистике, а также экспертных оценках. Применение методов SWOT-анализа и эконометрического моделирования позволило выявить стратегические направления улучшения инфраструктуры.

Таблица 1 – SWOT-анализ транспортной инфраструктуры города Ташкента

Категория	Описание
Сильные стороны	Развитая сеть метро; государственная поддержка; высокая плотность пассажиропотока; стратегическое положение столицы
Слабые стороны	Ограниченность маршрутов; устаревший подвижной состав; недостаточная интеграция с другими видами транспорта
Возможности	Расширение линий метро; внедрение цифровых систем оплаты; развитие экологически чистого транспорта
Угрозы	Рост автомобильного трафика; экологические потери; ограниченность бюджетных средств

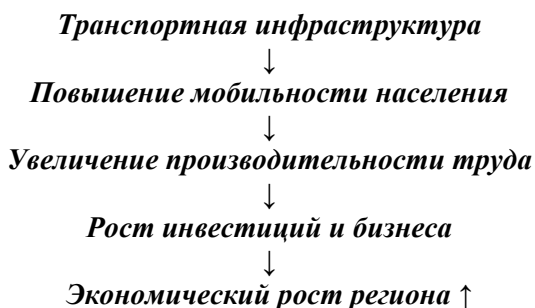


Рисунок 1 – Механизм влияния транспорта на экономику [4]

Эконометрический анализ и результаты:

На основании построенной регрессионной модели установлено, что при увеличении пассажиропотока метро на 1 % валовый региональный продукт (ВРП) увеличивается на 0,017 %. Данный показатель отражает умеренное, но устойчивое влияние транспортных услуг на экономику. С ростом эффективности транспортной инфраструктуры повышается доступность рабочих мест, сокращаются издержки предприятий и увеличивается общая экономическая активность [5].

Кроме того, модель продемонстрировала высокую статистическую значимость параметров, что позволяет использовать полученные результаты для обоснования инвестиционных решений. Улучшение транспортных связей между районами города также способствует снижению социальной неравномерности и стимулирует развитие малого и среднего бизнеса [2]. Для обеспечения устойчивого экономического роста необходимо реализация комплексной программы развития транспортной инфраструктуры, включающей модернизацию подвижного состава, развитие электромобилей, повышение энергоэффективности и экологической безопасности. При этом особое внимание должно уделяться интеграции городского транспорта с системой общественного управления данными в рамках цифровой экономики.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры не только способствует росту ВРП, но и формирует благоприятную социально-экономическую среду для повышения качества жизни населения [4].

Практические рекомендации:

1. Продолжить развитие метрополитена и интегрировать его с другими видами транспорта (автобус, трамвай, велосипедная инфраструктура).
2. Развивать интеллектуальные транспортные системы и цифровую оплату проезда.
3. Повысить энергоэффективность подвижного состава и внедрить экологически чистые технологии.
4. Сократить загруженность дорожной сети посредством оптимизации маршрутов и введения ограничений на частный автотранспорт.
5. Активно привлекать частные инвестиции и международные гранты для модернизации инфраструктуры.

Заключение

Результаты исследования подтверждают наличие положительной зависимости между развитием транспортной инфраструктуры и экономическим ростом Ташкента. Комплексный подход к управлению транспортной системой, основанный на данных и инновациях, позволит повысить устойчивость городской экономики и качество жизни населения.

Список использованных источников

1. Транспорт в Узбекистане, 2024 : стат. сб. / Агентство статистики при Президенте Респ. Узбекистан. – Ташкент : Статистика, 2024. – 145 с.
2. Плотников, В. А. Инфраструктура и экономический рост : монография / В. А. Плотников. – М. : Инфра-М, 2020. – 238 с.
3. Urban Transport Systems and Economic Growth : report / World Bank. – Washington : World Bank Publ., 2023. – 112 p.
4. Infrastructure Investment and Economic Growth : report / OECD. – Paris : OECD Publishing, 2022. – 94 p.
5. Шодмонбекова, Н. Х. SWOT-анализ транспортной инфраструктуры города Ташкента / Н. Х. Шодмонбекова // Экономика и финансы (Узбекистан). – Ташкент, 2025. – № 2. – С. 45–52.