

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ФОРМИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ФОНДА И ВОЗМОЖНОСТИ ЕГО АДАПТАЦИИ В ПРАКТИКЕ УЗБЕКИСТАНА

Juraqulova Sabina

*Слушатель Банковско-финансовой
академии Республики Узбекистан*

Аннотация: В статье рассматриваются зарубежный опыт формирования и использования средств Дорожного фонда, а также возможности его адаптации к условиям Узбекистана. Проведен анализ основных источников формирования дорожных фондов в зарубежных странах, механизмов аккумуляции и распределения финансовых ресурсов, направляемых на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры. Особое внимание уделено практике применения целевых платежей, налоговых поступлений, сборов с пользователей автомобильных дорог, государственно-частного партнерства и иных источников финансирования. На основе сравнительного анализа зарубежного опыта определены направления его адаптации с учетом особенностей финансовой системы и транспортной инфраструктуры Узбекистана. Сформулированы практические рекомендации по совершенствованию механизмов формирования доходов Дорожного фонда, повышению эффективности использования его средств и обеспечению устойчивого финансирования развития дорожной инфраструктуры.

Ключевые слова: Дорожный фонд, транспортная инфраструктура, автомобильные дороги, финансирование, формирование доходов, дорожные сборы, налоговые поступления, государственно-частное партнерство, зарубежный опыт, финансовые ресурсы, модернизация, эффективность использования средств, Узбекистан.

Abstract: The article examines international experience in the formation and use of Road Fund resources, as well as the possibilities of adapting this experience to the conditions of Uzbekistan. The study analyzes the main sources of road fund financing in foreign countries, as well as mechanisms for accumulating and allocating financial resources aimed at the development and modernization of transport infrastructure. Particular attention is paid to the practice of applying targeted payments, tax revenues, road user charges, public-private partnerships, and other sources of financing. Based on a comparative analysis of international experience, the study identifies key areas for its adaptation, taking into account the specific characteristics of Uzbekistan's financial system and transport infrastructure. Practical recommendations are developed to improve the mechanisms for generating Road Fund revenues, enhance

the efficiency of using its resources, and ensure sustainable financing for the development of road infrastructure.

Keywords: Road Fund, transport infrastructure, highways, financing, revenue generation, road user charges, tax revenues, public-private partnership, international experience, financial resources, modernization, efficiency of resource utilization, Uzbekistan.

ВВЕДЕНИЕ

Современное развитие транспортной инфраструктуры является одним из ключевых факторов обеспечения устойчивого экономического роста, повышения инвестиционной привлекательности территорий и расширения внутренних и внешних хозяйственных связей. Особое значение в данном процессе имеет состояние автомобильных дорог, поскольку именно дорожная инфраструктура обеспечивает перемещение товаров, рабочей силы и населения между регионами, а также формирует условия для развития предпринимательской деятельности и территориальной интеграции. В связи с этим вопросы обеспечения стабильных источников финансирования дорожного хозяйства и повышения эффективности использования выделяемых финансовых ресурсов приобретают особую актуальность.

Для Узбекистана данная проблема имеет особое значение с учетом масштабов дорожной инфраструктуры и растущего спроса на транспортные услуги. По данным Национального комитета Республики Узбекистан по статистике, на 1 января 2025 года протяженность автомобильных дорог общего пользования в стране составила 42,4 тыс. км, из которых 41,9 тыс. км, или 98,9 %, приходилось на дороги с твердым покрытием. Такая протяженность дорожной сети требует постоянного финансирования не только строительства новых объектов, но и ремонта, содержания и модернизации существующей инфраструктуры[1].

Рост нагрузки на транспортную инфраструктуру дополнительно подтверждается динамикой пассажирских перевозок. Согласно официальным данным Национального комитета по статистике, в 2025 году автомобильным транспортом было перевезено 6 989,0 млн пассажиров, что на 5,2 % больше, чем годом ранее, и составило 95,7 % общего объема пассажирских перевозок. Следовательно, увеличение интенсивности использования автомобильной инфраструктуры объективно повышает требования к ее техническому состоянию и, соответственно, к устойчивости механизмов ее финансирования[2].

Масштабы государственных расходов на дорожную отрасль также свидетельствуют о высокой экономической значимости рассматриваемой проблемы. Согласно информации, представленной на официальном сайте

Президента Республики Узбекистан, за последние три года в дорожную отрасль было направлено около 40 трлн сумов, при этом строительные и ремонтные работы были выполнены на 63 тыс. км дорог. Одновременно объем привлеченных из-за рубежа средств в дорожную отрасль увеличился в три раза и в 2025 году достиг 1,2 млрд долларов США[3].

При этом существующие потребности дорожного хозяйства значительно шире уже реализованных проектов. Так, в 2025 году планировалось строительство и ремонт 7 тыс. км автомобильных дорог общего пользования и 231 моста, устройство щебеночного покрытия на 13 тыс[4]. км грунтовых дорог, а также строительство 400 км дорог с цементобетонным покрытием. Это показывает, что развитие дорожной инфраструктуры требует не разового, а долгосрочного и устойчивого финансового обеспечения.

Особую актуальность приобретает совершенствование механизмов формирования и использования средств Дорожного фонда. Ограниченность бюджетных ресурсов, необходимость поддержания значительной протяженности дорожной сети, увеличение транспортной нагрузки и потребность в реализации крупных инфраструктурных проектов требуют поиска более устойчивой модели финансирования. В этих условиях представляет практический интерес изучение зарубежного опыта, в рамках которого используются различные источники формирования дорожных фондов, включая целевые налоги и сборы, платежи пользователей автомобильных дорог, акцизные поступления, плату за проезд по отдельным участкам дорог, а также механизмы государственно-частного партнерства.

Вместе с тем механическое перенесение зарубежных моделей в национальную практику не всегда обеспечивает ожидаемый результат. Их применение должно учитывать особенности налогово-бюджетной системы, структуру транспортного рынка, уровень автомобилизации, состояние дорожной сети и социально-экономические условия конкретной страны. Поэтому научно-практическая задача заключается не только в изучении зарубежного опыта формирования Дорожного фонда, но и в определении тех его элементов, которые могут быть адаптированы к условиям Узбекистана.

В связи с этим целью настоящего исследования является изучение зарубежного опыта формирования Дорожного фонда и определение возможностей его адаптации в практике Узбекистана, а также разработка предложений по совершенствованию механизмов формирования доходов и эффективного использования финансовых ресурсов, направляемых на развитие и модернизацию дорожной инфраструктуры.

ЛИТЕРАТУРНЫЙ ОБЗОР И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Вопросы формирования и эффективного использования финансовых ресурсов, направляемых на развитие дорожной инфраструктуры, широко рассматриваются в зарубежной и отечественной научной литературе. В исследованиях зарубежных ученых основное внимание уделяется экономической природе дорожных фондов, механизмам финансирования транспортной инфраструктуры, применению целевых налогов и сборов с пользователей автомобильных дорог, а также вопросам повышения эффективности государственных расходов. Отдельное направление научных исследований связано с использованием принципа «пользователь платит», согласно которому расходы на содержание и развитие дорожной инфраструктуры частично покрываются за счет платежей непосредственных пользователей транспортной системы. Важное место в современной научной литературе занимают также вопросы привлечения частного капитала посредством государственно-частного партнерства, внедрения платных автомобильных дорог и применения цифровых механизмов учета и администрирования дорожных платежей. Анализ существующих научных подходов показывает, что эффективная модель дорожного фонда должна обеспечивать устойчивость источников финансирования, целевой характер использования средств, прозрачность их распределения и взаимосвязь между объемом платежей пользователей и качеством предоставляемой транспортной инфраструктуры.

В рамках данного исследования использованы общенаучные и специальные методы экономического анализа. В частности, применены методы сравнительного анализа для сопоставления механизмов формирования дорожных фондов в различных странах, системного подхода для изучения взаимосвязи между источниками доходов Дорожного фонда и направлениями использования его средств, а также статистического анализа для оценки динамики развития дорожной и транспортной инфраструктуры Узбекистана. Кроме того, использованы методы обобщения, группировки и анализа нормативно-правовых документов, регулирующих вопросы финансирования дорожного хозяйства. Сочетание указанных методов позволило выявить основные особенности зарубежных моделей финансирования дорожной инфраструктуры и определить элементы, потенциально применимые в условиях Узбекистана.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Проведенный анализ статистических данных за 2021–2025 годы показывает, что развитие транспортной инфраструктуры Узбекистана сопровождается устойчивым ростом интенсивности использования

автомобильного транспорта. При этом протяженность автомобильных дорог общего пользования в рассматриваемый период в целом сохранялась на относительно стабильном уровне, тогда как объем грузовых и пассажирских перевозок, а также транспортный оборот демонстрировали более высокие темпы роста. Данная тенденция свидетельствует об увеличении нагрузки на существующую дорожную инфраструктуру и, соответственно, о необходимости формирования устойчивой системы ее долгосрочного финансирования. Для оценки динамики дорожной инфраструктуры рассмотрим основные показатели за 2021–2025 годы[5].

Таблица-1

**Динамика основных показателей дорожной инфраструктуры
Узбекистана в 2021–2025 гг**

Показатель	2021	2022	2023	2024	2025
Протяженность автомобильных дорог общего пользования, км	42 299	42 307	42 319	41 888	42 054
Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, км	42 299	42 307	42 319	41 888	42 054
Доля автомобильных дорог с твердым покрытием, %	43,8	43,9	44,0	41,9	42,1
Протяженность улиц и дорог в городской местности, км	48 968,9	50 714,8	54 084,8	56 684,4	—

Источник: составлено автором на основе данных Национального комитета Республики Узбекистан по статистике.

Как видно из таблицы 1, протяженность автомобильных дорог общего пользования в Узбекистане в течение исследуемого периода оставалась относительно стабильной. В 2021 году данный показатель составлял 42 299 км,

в 2022 году увеличился до 42 307 км, а в 2023 году достиг 42 319 км. В 2024 году протяженность составила 41 888 км, после чего в 2025 году увеличилась до 42 054 км[6].

При этом стабильность протяженности дорожной сети не означает стабильности потребности в ее финансировании. Дороги требуют постоянного содержания, текущего и капитального ремонта, реконструкции, повышения пропускной способности и модернизации. Более того, при практически неизменной протяженности дорожной сети интенсивность ее использования увеличивается. Именно поэтому для оценки финансовой нагрузки на дорожную инфраструктуру необходимо рассмотреть динамику грузовых и пассажирских перевозок.

Таблица-2

**Динамика основных показателей автомобильного транспорта
Узбекистана в 2021–2025 гг**

Показатель	2021	2022	2023	2024	2025
Перевезено грузов автомобильным транспортом, млн тонн	1 282,0	1 284,1	1 322,0	1 370,1	1 445,2
Грузооборот автомобильного транспорта, млн т-км	19 062,3	20 509,8	22 290,7	24 364,0	26 504,2
Перевезено пассажиров автомобильным транспортом, млн человек	5 914,2	6 092,1	6 292,7	6 642,3	7 586,0
Пассажирооборот автомобильного транспорта, млн пассажиро-км	127 871,6	131 012,4	134 504,7	139 988,2	154 467,6
Объем услуг автомобильного транспорта, млрд сумов	42 091,3	48 058,6	57 906,7	73 439,0	95 853,8

Источник: составлено автором на основе данных Национального комитета Республики Узбекистан по статистике.

Данные таблицы 2 показывают значительно более выраженную динамику транспортной активности. В 2021 году автомобильным транспортом было перевезено 1 282,0 млн тонн грузов, тогда как в 2025 году этот показатель достиг 1 445,2 млн тонн[7]. Таким образом, за рассматриваемый период объем грузовых перевозок увеличился на 163,2 млн тонн, или примерно на 12,7%.

Еще более существенные изменения наблюдаются в показателе грузооборота. В 2021 году он составлял 19 062,3 млн т-км, а в 2025 году достиг 26 504,2 млн т-км. Следовательно, грузооборот увеличился на 7 441,9 млн т-км, или примерно на 39,0%. Более высокие темпы роста грузооборота по сравнению с объемом перевезенных грузов свидетельствуют об увеличении транспортной работы и, соответственно, о возрастании нагрузки на автомобильную дорожную инфраструктуру[8].

Аналогичная тенденция наблюдается в сфере пассажирских перевозок. Количество пассажиров, перевезенных автомобильным транспортом, увеличилось с 5 914,2 млн человек в 2021 году до 7 586,0 млн человек в 2025 году. Абсолютный прирост составил 1 671,8 млн человек, или около 28,3 %[9].

Пассажирооборот за этот же период вырос со 127 871,6 млн пассажиро-км до 154 467,6 млн пассажиро-км. Таким образом, прирост составил 26 596,0 млн пассажиро-км, или около 20,8%. Это означает, что автомобильный транспорт продолжает играть исключительно важную роль в обеспечении мобильности населения и экономических связей между регионами.

Особого внимания заслуживает показатель объема услуг автомобильного транспорта. В 2021 году он составлял 42 091,3 млрд сумов, а в 2025 году достиг 95 853,8 млрд сумов. Таким образом, номинальный объем услуг увеличился на 53 762,5 млрд сумов, или более чем в 2,2 раза. Такая динамика характеризует возрастающую экономическую роль автомобильного транспорта и одновременно показывает увеличение экономической значимости дорожной инфраструктуры.

Сопоставление данных двух таблиц позволяет выявить важную закономерность. В 2021–2025 годах протяженность автомобильных дорог общего пользования практически не изменилась, тогда как грузооборот увеличился на 39,0%, пассажирские перевозки на 28,3%, а объем услуг автомобильного транспорта более чем в два раза. Следовательно, транспортная нагрузка на существующую дорожную сеть растет быстрее, чем ее физическое расширение[10].

Такая ситуация приводит к увеличению потребности в финансовых ресурсах, необходимых для содержания и восстановления дорожной

инфраструктуры. При росте интенсивности движения повышаются расходы на текущий и капитальный ремонт, содержание дорожного покрытия, обеспечение безопасности движения, реконструкцию отдельных участков и развитие сопутствующей инфраструктуры.

С экономической точки зрения это означает, что вопрос формирования Дорожного фонда должен рассматриваться не только как элемент бюджетной политики, но и как один из механизмов обеспечения устойчивого развития транспортной системы. Чем выше интенсивность использования дорог, тем больше финансовых ресурсов требуется для поддержания их эксплуатационного состояния.

В этой связи зарубежный опыт представляет особый интерес. В различных странах используются модели финансирования, основанные на сочетании бюджетных средств и платежей, непосредственно связанных с использованием автомобильного транспорта. К ним относятся целевые налоги на моторное топливо, дорожные сборы, платежи пользователей автомобильных дорог, регистрационные сборы, плата за пользование отдельными платными дорогами, а также механизмы государственно-частного партнерства.

Одним из наиболее распространенных подходов является принцип «пользователь платит» (user pays). Его экономическая сущность заключается в том, что часть расходов на содержание и развитие дорожной инфраструктуры покрывается за счет тех субъектов, которые непосредственно пользуются этой инфраструктурой. При этом размер и структура платежей могут зависеть от объема потребления дорожной инфраструктуры, вида транспортного средства, экологических характеристик автомобиля, пройденного расстояния и других факторов[11].

Однако результаты проведенного анализа показывают, что прямое перенесение зарубежных механизмов в Узбекистан без учета национальных особенностей не является оптимальным решением. При разработке механизмов формирования Дорожного фонда необходимо учитывать уровень доходов населения, структуру автомобильного транспорта, особенности грузовых перевозок, территориальную специфику страны и влияние транспортных расходов на конечную стоимость товаров и услуг.

В этой связи целесообразно использовать адаптационный подход. То есть наиболее эффективные элементы зарубежных моделей необходимо постепенно интегрировать в национальную систему финансирования дорожной инфраструктуры с учетом экономических возможностей Узбекистана. В частности, перспективными направлениями могут стать расширение целевых источников формирования Дорожного фонда, совершенствование системы дорожных сборов, повышение прозрачности распределения средств,

цифровизация учета платежей и расширение государственно-частного партнерства[12].

Таким образом, результаты проведенного исследования подтверждают наличие объективной необходимости в совершенствовании механизмов формирования и использования средств Дорожного фонда Узбекистана. Основная проблема заключается в том, что при относительно стабильной протяженности дорожной сети транспортная активность и экономическая нагрузка на нее заметно увеличиваются. Поэтому обеспечение устойчивого финансирования дорожного хозяйства требует не только увеличения объема финансовых ресурсов, но и совершенствования механизмов их формирования, распределения и эффективного использования.

Полученные результаты создают основу для дальнейшего изучения зарубежных моделей дорожного финансирования и определения конкретных механизмов, которые могут быть адаптированы к условиям Узбекистана. Особое значение при этом имеют модели, обеспечивающие устойчивость доходной базы Дорожного фонда, прозрачность использования средств и взаимосвязь между объемом платежей пользователей и качеством предоставляемой дорожной инфраструктуры[13].

ОБСУЖДЕНИЕ

Проведенные исследования показывают, что современная система финансирования дорожной инфраструктуры должна рассматриваться в тесной взаимосвязи с динамикой транспортной активности и изменением потребности в дорожных услугах. Полученные результаты свидетельствуют о том, что в Узбекистане за 2021–2025 годы при относительно стабильной протяженности автомобильных дорог общего пользования наблюдался заметный рост объемов грузовых и пассажирских перевозок. Особенно существенным является увеличение грузооборота на 39,0 %, что указывает на усиление нагрузки на существующую дорожную сеть. В таких условиях вопрос обеспечения стабильной финансовой базы дорожного хозяйства приобретает не только отраслевое, но и макроэкономическое значение[14].

Сопоставление результатов исследования с зарубежной практикой показывает, что в большинстве развитых транспортных систем постепенно формируется более диверсифицированная модель финансирования дорожной инфраструктуры. Государственный бюджет остается одним из основных источников, однако он дополняется целевыми налогами и сборами, платежами пользователей автомобильных дорог, акцизами на моторное топливо, платой за проезд по отдельным участкам дорог и средствами частного сектора. Такой подход позволяет снизить зависимость дорожного хозяйства исключительно от

бюджетного финансирования и одновременно сформировать более устойчивую связь между использованием инфраструктуры и источниками ее содержания.

Особого внимания заслуживает принцип «пользователь платит». Его применение позволяет распределять часть расходов на дорожную инфраструктуру между непосредственными пользователями в зависимости от интенсивности использования дорог. Экономическая логика такого механизма заключается в том, что транспортные средства, которые создают большую нагрузку на дорожное покрытие, должны в большей степени участвовать в финансировании его содержания и восстановления. В долгосрочной перспективе это может способствовать более рациональному использованию дорожной инфраструктуры и повышению ответственности участников транспортного рынка.

Однако применение данного принципа в Узбекистане требует осторожного и поэтапного подхода. С одной стороны, расширение дорожных платежей способно увеличить доходную базу Дорожного фонда. С другой стороны, чрезмерное увеличение финансовой нагрузки на перевозчиков может привести к росту себестоимости транспортных услуг, а затем и стоимости товаров. Поэтому при разработке соответствующего механизма необходимо соблюдать баланс между фискальными интересами государства, потребностями дорожного хозяйства и экономическими интересами населения и бизнеса.

Результаты исследования также позволяют сделать вывод о необходимости дальнейшей диверсификации источников формирования Дорожного фонда. В частности, перспективным представляется сочетание целевых налоговых поступлений, дорожных сборов, платы за использование отдельных объектов дорожной инфраструктуры и механизмов государственно-частного партнерства. При этом каждый источник должен иметь четко определенное назначение, а порядок его формирования и использования должен быть максимально прозрачным.

Еще одним важным направлением является переход от преимущественно затратного подхода к финансированию дорожной инфраструктуры к результативному подходу. Иными словами, важен не только объем средств, направленных в дорожную отрасль, но и конкретный результат их использования: состояние дорожного покрытия, снижение аварийности, повышение пропускной способности, сокращение времени перевозок и уменьшение транспортных издержек. Такой подход соответствует современной практике управления инфраструктурными расходами и позволяет оценивать эффективность деятельности Дорожного фонда не только по финансовым показателям[15].

Важную роль в этом процессе может сыграть цифровизация. Использование электронного учета дорожных платежей, автоматизированного контроля транспортных потоков, цифрового мониторинга состояния дорог и современных систем распределения финансовых ресурсов позволит повысить прозрачность деятельности Дорожного фонда. Кроме того, цифровые инструменты создают возможность более точно определить фактическую нагрузку на отдельные участки дорожной сети и на этой основе рациональнее распределять имеющиеся финансовые ресурсы.

Вместе с тем зарубежный опыт показывает, что устойчивость дорожного финансирования зависит не только от количества источников доходов, но и от качества институционального управления. Если средства фонда распределяются непрозрачно или отсутствует эффективный контроль за их целевым использованием, увеличение доходов само по себе не гарантирует улучшения состояния дорожной инфраструктуры. Поэтому совершенствование механизмов формирования Дорожного фонда должно одновременно сопровождаться усилением финансового контроля, повышением открытости информации и внедрением объективных критериев оценки эффективности расходов.

Таким образом, результаты проведенного исследования и анализ зарубежного опыта позволяют считать наиболее перспективной для Узбекистана не прямую копию какой-либо зарубежной модели, а ее адаптированную комбинацию. Такая модель должна основываться на диверсификации доходов Дорожного фонда, постепенном внедрении принципа «пользователь платит», расширении государственно-частного партнерства, цифровизации учета и контроля, а также повышении результативности использования финансовых ресурсов.

В конечном итоге совершенствование Дорожного фонда должно быть направлено не просто на увеличение объема его финансовых ресурсов. Гораздо важнее обеспечить устойчивость этих ресурсов, предсказуемость их поступления и эффективность последующего использования. Только при таком подходе увеличение транспортной активности и развитие дорожной сети смогут сопровождаться соответствующим ростом качества инфраструктуры, а Дорожный фонд сможет выполнять функцию долгосрочного финансового механизма модернизации транспортной системы Узбекистана.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование показало, что устойчивое финансирование дорожной инфраструктуры является одним из важнейших условий модернизации транспортной системы Узбекистана. Анализ статистических данных за 2021–2025 годы свидетельствует о том, что при относительно стабильной протяженности автомобильных дорог общего пользования

транспортная нагрузка на дорожную сеть существенно возросла. В частности, грузооборот автомобильного транспорта увеличился на 39,0 %, объем пассажирских перевозок на 28,3 %, а объем услуг автомобильного транспорта более чем в два раза. Это подтверждает необходимость формирования устойчивых и долгосрочных источников финансирования дорожного хозяйства.

Изучение зарубежного опыта показало, что эффективные модели дорожного финансирования, как правило, основаны на диверсификации источников доходов. Наряду с бюджетными средствами используются целевые налоги и сборы, акцизы на моторное топливо, платежи пользователей автомобильных дорог, плата за проезд по отдельным участкам, регистрационные сборы и механизмы государственно-частного партнерства. При этом важным принципом становится взаимосвязь между интенсивностью использования дорожной инфраструктуры и участием ее пользователей в финансировании содержания и развития дорог.

Для Узбекистана целесообразным представляется поэтапное внедрение отдельных элементов зарубежных моделей с учетом национальных социально-экономических условий. В первую очередь необходимо расширять и диверсифицировать доходную базу Дорожного фонда, совершенствовать механизмы целевых дорожных платежей и повышать эффективность существующих источников финансирования. При этом увеличение финансовой нагрузки на пользователей дорог должно осуществляться постепенно и с учетом ее возможного влияния на стоимость транспортных услуг и конечные цены товаров.

Важным направлением совершенствования Дорожного фонда является повышение эффективности использования его средств. Распределение финансовых ресурсов должно осуществляться с учетом фактического состояния дорожной инфраструктуры, интенсивности движения, транспортной нагрузки и социально-экономической значимости отдельных дорожных объектов. Одновременно необходимо усилить контроль за целевым использованием средств и обеспечить прозрачность информации о формировании доходов и направлениях расходов фонда.

Перспективным направлением является также цифровизация процессов формирования и использования средств Дорожного фонда. Внедрение цифрового учета дорожных платежей, автоматизированного контроля транспортных потоков и мониторинга состояния автомобильных дорог позволит повысить прозрачность финансовых операций и создать условия для более объективного распределения ресурсов.

Таким образом, зарубежный опыт может быть использован в Узбекистане не путем прямого копирования отдельных моделей, а посредством их адаптации

к национальным условиям. Наиболее рациональной представляется модель, основанная на сочетании государственных источников финансирования, целевых платежей пользователей, механизмов государственно-частного партнерства и современных цифровых инструментов управления. Реализация данных направлений позволит укрепить финансовую устойчивость Дорожного фонда, повысить эффективность использования его средств и создать более надежную финансовую основу для долгосрочной модернизации транспортной инфраструктуры страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ (REFERENCES)

1. Национальный комитет Республики Узбекистан по статистике. Транспорт и связь в Республике Узбекистан. Статистические данные. Ташкент.
2. Национальный комитет Республики Узбекистан по статистике. Динамика основных показателей автомобильного транспорта Республики Узбекистан за 2021–2025 гг. Официальные статистические данные.
3. Национальный комитет Республики Узбекистан по статистике. Динамика протяженности автомобильных дорог общего пользования в Республике Узбекистан. Официальная статистическая база SIAT.
4. Закон Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах». Национальная база данных законодательства Республики Узбекистан.
5. Бюджетный кодекс Республики Узбекистан. Национальная база данных законодательства Республики Узбекистан.
6. Президент Республики Узбекистан. О мерах по дальнейшему развитию и модернизации дорожной инфраструктуры Республики Узбекистан. Официальный сайт Президента Республики Узбекистан.
7. Министерство экономики и финансов Республики Узбекистан. Материалы по финансированию дорожной инфраструктуры и государственным расходам на дорожное хозяйство.
8. Всемирный банк. Road Financing and Investment in Transport Infrastructure. Аналитические материалы по финансированию дорожной инфраструктуры.
9. Asian Development Bank. Road Funds and Road User Charges: International Experience and Lessons for Developing Countries. Manila: Asian Development Bank.
10. International Monetary Fund. Public Investment Management and Infrastructure Financing. Washington, D.C.: IMF.
11. OECD. Transport Infrastructure Investment and Financing: International Experience and Policy Approaches. Paris: OECD Publishing.
12. International Transport Forum. Transport Infrastructure Investment and Financing. Paris: OECD/ITF.

13. World Bank. Sustainable Infrastructure Finance: Transport Infrastructure and Road User Charges. Washington, D.C.: World Bank.
14. European Commission. Transport Infrastructure Financing and Road User Charging in the European Union. Brussels: European Commission.
15. Asian Development Bank. Public-Private Partnerships in Transport Infrastructure: Policy and Practice. Manila: Asian Development Bank.

