Агентство стратегического развития и реформ
при Президенте Республики Узбекистан

# Современные модели развития агломераций и перспективы их адаптации в Узбекистане



## Аннотация

В современной глобальной архитектонике **городские агломерации** выступают не просто как географические скопления населенных пунктов, а как ключевые **драйверы** национального экономического роста и центры концентрации человеческого капитала. Формируя единые рынки труда, интегрированные транспортные каркасы и общие системы управления ресурсами, они создают мощный эффект масштаба, который позволяет эффективно **аккумулировать инвестиции** и стимулировать **инновации**.

Для **Узбекистана**, который стремительно проходит через этап экономической трансформации, демографического роста и динамичной **урбанизации**, в условиях усиливающегося инфраструктурного давления, дефицита водных ресурсов и климатических изменений, представляется особенно важным использовать **агломерационные модели** для обеспечения устойчивого пространственного и социально-экономического развития в долгосрочной перспективе.

В связи с этим, были изучены современные **глобальные тренды** развития агломераций, наиболее **успешные зарубежные модели** управления урбанизированными кластерами, а также характерные **системные вызовы**, с которыми сталкиваются государства в процессе ускоренной урбанизации.

Помимо этого, был проведён анализ **проводимых реформ** в данной сфере и текущего состояния формирующихся агломераций в **Узбекистане**, включая **Ташкентскую агломерацию** и региональные центры роста, выявлены ключевые инфраструктурные, транспортные, экологические и институциональные ограничения их развития.

На основе проведённого анализа выработаны **предложения** по внедрению более системных подходов к управлению агломерациями, направленные на формирование **сбалансированной поли-центричной модели расселения**, способной обеспечить баланс между экономическим ростом, качеством городской среды, инфраструктурной устойчивостью и сохранением экологического равновесия.



С.Умурзаков

## СОДЕРЖАНИЕ


I. **Глобальные вызовы развития агломераций: модели, технологии и системные вызовы**.....1

II. **Текущее состояние развития агломераций в Узбекистане**.....7

III. **Системные вызовы на пути устойчивого развития агломераций в Узбекистане**.....14

IV. **Опыт КНР в устойчивом развитии агломераций**.....22

V. **Предложения по адаптации передовых зарубежных моделей развития агломераций к реалиям Узбекистана**.....27


© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

## *I. Глобальные тренды развития агломераций: модели, технологии и системные вызовы*



Сегодня глобальный урбанистический ландшафт определяется переходом от изолированных **мегаполисов** к глобальным **сетевым агломерациям**, которые стирают границы между центром и периферией. Ключевыми характерис-тиками таких систем становятся высокая **плотность застройки**, «бесшовная» **транспортная связность** и единая социальная и цифровая **инфраструктура**, адаптирующаяся к запросам **миллионов** жителей в режиме реального времени.

Практическую реализацию этой модели можно наблюдать на примере многих стран: **Китая**, где **Район Большого залива** превратился в «бесшовный» экономический мега-кластер с концепцией «часовой доступности», **Японии**, чей **Большой Токио** стал абсолютным воплощением стратегии транспортно-ориентированной застройки, или **Германии**, которая объединила такие города как **Кёльн**, **Дюссельдорф**, **Дортмунд** и **Эссен** в единую сеть – регион «**Рейн – Рур**».



На сегодняшний день **9** из **10** крупнейших агломераций мира находятся в **Азии**, включая **Китай**, **Индию**, **Индонезию** и **Вьетнам**. С **2003** г. **Азия** уверенно обгоняет **Северную Америку** по количеству сверхвысоких зданий (более **200** м), – на текущий момент этот разрыв стал **пяти**кратным. **Китай** выступает **абсолютным лидером**, обладая более чем **3 000** небоскребами, что более чем **втрое** превышает показатели **США**.

Тем не менее, западные агломерации, такие как **Нью-Йорк**, **Лондон** и **Париж**, сохраняют **лидерство** по показателям ВВП на душу населения и концентрации финансового капитала. **Нью-Йорк**, к примеру, с экономикой в **2,6 трлн долл** остаётся мощнейшим **мировым финансовым хабом**.

При этом разрыв стремительно сокращается за счет развития азиатских технологических хабов, таких как **Шэньчжэнь** и **Бангалор**. Так, в **2025** г. **Район Большого Залива**, включающий в себя **11** городов, включая **Шэньчжэнь**, **Гонконг** и **Гуанчжоу**, возглавил мировой рейтинг инновационных кластеров, обойдя агломерацию «**Токио – Иокогама**» и «**Сан-Хосе – Сан-Франциско** («**Кремниевая долина**»).

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

В современной урбанистике выделяют **три** доминирующих типа агломераций, каждый из которых диктует свою логику развития инфраструктуры:

**а. моно-центрические агломерации** – развиваются вокруг одного центрального **бизнес-района**, который выступает главным источником занятости, а периферия при этом выполняет функцию «**спальных районов**» – к ним относятся такие города как **Москва**, **Манила** или **Джакарта**.



Несмотря на свою распространённость, это наиболее уязвимый тип структуры, так как провоцирует «**маятниковую**» миграцию, которая почти в **100%** случаев приводит к **транспортному коллапсу**, поэтому моно-центрические модели в чистом виде сегодня **жизнеспособны** только при наличии высокоскоростного транспорта;

**б. поли-центрические агломерации** – представляют собой сеть из нескольких равнозначных **городов-узлов**, связанных в единую экономическую систему. В такой модели нагрузка распределена равномерно, при этом каждый город сохраняет свою **специализацию**.



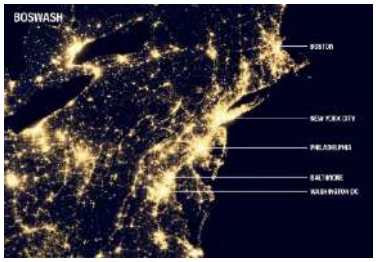
Классическим примером является уже упомянутый регион «**Рейн – Рур**» в **Германии** – крупнейшая агломерация в **Европе** с населением **10** млн человек, где **Дюссельдорф** является финансовым центром, **Кёльн** – важным пунктом логистики и торговли, **Эссен** – центром энергетики и тяжёлой промышленности, а **Дортмунд** – крупным технологическим парком.

**в. линейные агломерации** – формируются вдоль мощных транспортных или природных осей – так называемые «**города-коридоры**». «**Золотым стандартом**» данной модели является **коридор Токайдо** – практически непрерывная **урбанизированная зона**, протянувшаяся вдоль тихоокеанского побережья японского острова **Хонсю** и будто бы «нанизанная» на линию скоростных поездов «**синкансэн**».




© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Не менее известным примером является американский коридор «**БосВаш**» – линейная городская цепь, состоящая из **Бостона**, **Нью-Йорка**, **Филадельфии**, **Балтимора** и **Вашингтона**, которые буквально срослись между собой вдоль федеральной автотрассы **I-95** и железнодорожной линии **Amtrak**, совокупно формируя около **20%** ВВП **США**.




Переход от классических городов к сверхсложным агломерациям обусловлен не только демографическими процессами, но и **фундамен-тальным сдвигом** в экономике и технологиях, а именно действием **трёх факторов**, которые делают традиционную модель города экономически и социально неэффективной:

**1. «Экономика плотности»**

Современная постиндустриальная экономика требует критической массы талантов, капитала и идей в одной точке. Сжатая в масштабе агломерации, эта критическая масса запускает механизм «**экономики плотности**»: за счёт близости участников знания распространяются мгновенно, превращая систему в катализатор роста **совокупной факторной производительности** (**TFP**).

***Справочно**: совокупная факторная производительность (TFP) – это показатель экономической **эффективности**, отражающий в контексте агломераций меру «**синергетического эффекта**»: она растёт за счет внедрения новых технологий, повышения качества управления и интенсивного обмена знаниями между участниками рынка. Рост **TFP** означает, что экономика города становится «**умнее**» и **производительнее**, создавая больше ценности при тех же имеющихся ресурсах.*

Здесь добавленная стоимость растёт быстрее материальных затрат, что трансформирует агломерацию в **самодостаточную экосистему**, чей продукт часто превышает ВВП целых государств. На сегодняшний день **600** крупнейших городов мира генерируют около **60%** мирового ВВП, при этом центр экономической тяжести стремительно смещается в сторону **развивающихся стран** – в ближайшие годы к этому списку, как полагают эксперты **McKinsey Global Institute**, присоединятся ещё **136** городов из стран **Глобального Юга**.

**2. Кризис традиционной инфраструктуры**

На текущем этапе развития большинство крупных моно-центричных городов достигли **предела** своей пропускной способности и не справляются с нагрузкой на энергосети, системы водоснабжения и, прежде всего, транспорт.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Создание **сетевых структур** и «**городов-спутников**» представляется единственным жизнеспособным способом рассредоточить давление на экологию и жилищно-коммунальное хозяйство, сохраняя при этом **высокие стандарты жизни**.

### 3. Технологическая трансформация

Сегодня участие в экономической и социальной жизни всё меньше зависит от проживания непосредственно в центральном ядре мегаполиса – благодаря развитию **транспорта** и **цифровизации**. При этом ключевыми технологическими драйверами перехода к агломерационным моделям развития являются:

**а.** «**Цифровые двойники**» – так, к примеру, **Япония** активно внедряет проект **PLATEAU**, создавая детальные 3D-модели городов для симуляции защиты от катастроф, оптимизации энергопотребления и управления трафиком. В отличие от простых карт, это **семантическая модель**: она «знает», из какого **материала** сделана крыша дома, какова его **сейсмостойкость** и сколько людей в нем находится, что позволяет городским властям принимать решения в режиме реального времени;

**б.** **Бесшовная мультимодальная мобильность** на базе модели «перемещение как сервис» (**MaaS**), которая объединяет различные виды транспорта в единый «**бесшовный**» конвейер в целях борьбы с избыточной автомобилизацией. В г.**Колумбусе** (**США**), к примеру, внедрение данной модели позволило сократить время реагирования экстренных служб на **15%** и общее время пребывания их в пути на **17%**.



**в.** **Интернет вещей** – в городском контексте к нему относится разветвленная сеть сенсоров, встроенных в инженерную и социальную инфраструктуру. Их применение, как показал опыт **Амстердама**, **Портленда** и **Барселоны**, позволяет радикально снизить операционные расходы на содержание городской среды – так называемый «**налог на масштаб**», который в традиционных мегаполисах растёт пропорционально численности населения.

Однако, несмотря на колоссальный экономический потенциал, развитие современных агломераций сталкивается с **серьёзными вызовами**:

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан



**а. Климатическая уязвимость** – многие крупные агломерации, такие как **Нью-Йорк** или **Абиджан** (**Кот-д'Ивуар**) расположены в низменных прибрежных зонах, в связи с чем повышение уровня моря и экстремальные штормы представляют **прямую угрозу** их существованию.

В агломерациях с экстремальной плотностью, таких как **Дели**, температура воздуха может быть на **5-10°С** выше, чем в окружающем пригороде, так как бетон и асфальт аккумулируют **солнечное тепло**, а отсутствие «**зелёных коридоров**» препятствует естественному охлаждению.

**б. Социальное неравенство** – высокая стоимость жизни в центрах инноваций и «**джентрификация**» (облагораживание) престижных районов вытесняют низкоквалифицированных работников на глубокую периферию, увеличивая их транспортные расходы и усиливая социальную напряжённость. В **Африке** и ряде стран **Южной Азии** этот процесс усугубляется взрывным ростом **неформальных поселений** (трущоб), где проживает значительная часть населения мегаполисов, отрезанная от базовой инфра-структуры и легального рынка труда.

**в. Эрозия личного пространства** — модель «умного города», основанная на глубоком сборе данных для ИИ-управления, неизбежно ведет к созданию систем тотального мониторинга за гражданами. В таких мегаструктурах **каждый шаг жителя** фиксируется датчиками, камерам с распознаванием лиц и цифровыми финансовыми следами. В подобных условиях центральной темой для политических и общественных дискуссий становится **баланс** между городским управлением и правом людей на частную жизнь.

**г. Угроза фрагментации** – как показывают исследования в **Китае** (в частности, анализ производительности прибрежных кластеров), неограниченное разрастание субцентров может привести к потере «**агломерационного эффекта**». При слишком протяжённых связях возникает феномен «**негативной поли-центричности**», при которой «**города-спутники**» не дополняют друг друга, а конкурируют за одни и те же инвестиции и человеческий капитал.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Обобщая анализ глобальных тенденций, можно констатировать, что в **2025**-**2026** гг. конкуренция между государствами окончательно переходит в плоскость **конкуренции агломераций**, которые становятся центрами притяжения финансового и интеллектуального капитала и основными генераторами экономического роста и инноваций. При этом «**идеальная агломерация будущего**» — это гибкая, поли-центричная экосистема, которая максимизирует **совокупную факторную производительность** (TFP), сохраняя при этом высокие стандарты инклюзивности и экологич-ности.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

## *II. Текущее состояние развития агломераций в Узбекистане*

**Узбекистан** на сегодняшний день является самым **густонаселенным** государством **Центральной Азии**, концентрирующим около **45%** всего населения региона. С населением, численность которого уже превышает **38 млн** человек, и его ежегодным **приростом** на уровне **700-800 тысяч** человек страна сталкивается с беспрецедентным давлением на существующую инфраструктуру – особенно в **городской местности**.

Особую остроту ситуации придаёт **неравномерность** расселения: так, в **Ферганской долине** она уже достигает **700-800** человек на **1** км$^2$, что сопоставимо с показателями наиболее населенных провинций **Китая** или **Индии**. По прогнозам **ООН** и экспертов **Института макроэкономических и региональных исследований** (**ИМРИ**), к **2050** году уровень урбанизации в **Узбекистане** превысит **54%** (против текущих **51%**), что означает приток в города дополнительно **7-9 млн** человек в ближайшие **два десятилетия**.

Это «**демографическое цунами**» превращает урбанизацию из социально-экономического процесса в вопрос **национальной безопасности** и делает традиционную модель точечной застройки городов в **Узбекистане** недостаточно эффективной.

Единственным выходом становится переход к **организованным агломерациям**, способным поглощать такой приток населения без коллапса инфраструктуры. Именно их устойчивое и спланированное развитие станет определяющим фактором в том, станет ли этот рост «**демографическим дивидендом**» или «**демографическим бременем**».

В современной структуре расселения в **Узбекистане** чётко выделяются **три типа агломераций**, каждая из которых выполняет свою уникальную роль в социально-экономической конъюнктуре страны:

**1. Ташкентская агломерация** – единственная в стране полностью сформировавшаяся агломерация международного уровня, которая объединяет столицу и динамично развивающиеся прилегающие районы **Ташкентской области**, концентрируя бóльшую часть финансовых, административных и интеллектуальных ресурсов, за счёт чего здесь формируется максимальная для региона «**экономика плотности**», позволяющая **Ташкенту** конкурировать за статус главного агломерационного узла **Центральной Азии**.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан



В состав этой обширной агломерации входят крупнейшие **города-спутники**: **Газалкент**, **Келес**, **Нурафшан**, **Чиназ**, **Чирчик** и **Янгиюль**.

Эти центры-сателлиты не являются классическими «**спальными районами**» – напротив, они выполняют **определённые функции** в масштабах регионального разделения труда. К примеру, г.**Чирчик** исторически развивался как мощный центр химической промышленности и машиностроения, г.**Алмалык** в своё время был построен как моногород вокруг системообразующего **Алмалыкского горнометаллургического комбината**, г.**Ангрен** – один из крупнейших региональных центров угольной промышленности.

Специфической и крайне важной чертой **Ташкентской агломерации** является высокая доля поселений, сохраняющих выраженный **полу-аграрный характер**. В отличие от классических западных метрополий, где пригороды представляют собой зоны сплошной **малоэтажной застройки**, периферия **Ташкента** представляет собой масштабный феномен «**рурал-урбанизации**» – глубокого сращивания сельских и городских форм жизни, архитектуры, занятости и менталитета.

Подобный симбиоз, с одной стороны, является своеобразным **амортизатором** социальной напряжённости – в периоды экономической турбулентности или инфляционных скачков аграрная составляющая домохозяйств обеспечивает **продовольственную безопасность**, в то время как городская занятость гарантирует необходимый **приток денежных средств** для оплаты коммунальных услуг и покупки товаров.

С другой стороны, такое размывание границ между городом и деревней создаёт **определённые вызовы** для планирования инженерного развития территорий, а также поднимает вопрос «**тройного баланса**»: между сохранением **высокопродуктивных земель** для занятости в сельском хозяйстве, обеспечением населения **доступным жильём** и поддержанием устойчивости **локальной экосистемы**.

**2. Региональные центры-миллионники** – города **Самарканд** и **Наманган**, выступающие мощными региональными полюсами роста. Так, к примеру, **Самарканд** в последние годы уверенно трансформируется из компактного исторического города с выраженным **туристическим уклоном** в масштабную региональную агломерацию, претендующую на роль **второго** макроэкономического полюса страны.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан



Особенностью **Самаркандской агломерации** является его исторически сложившаяся высокая этнокультурная диверсификация: на этой территории веками шёл процесс **взаимо-проникновения** узбекской, таджикской, иранс-кой и других культур, что в итоге сформировало уникальную среду, которая традиционно стимулировала предпринима-тельскую активность, торговлю, ремесленничество и сферу услуг, делая экономику города **высокоадаптивной** к внешним изменениям.

Примечательно, что развитие внутри агломерации идёт не только по **центро-стремительному вектору**. Некоторые узлы обладают собственной гравитацией. Например, г.**Ургут**, формально обладая статусом сателлита в рамках **Самаркандской агломерации**, сам по себе является крупным торгово-промышленным кластером – в связи с этим маятниковая миграция в области носит не двусторонний, а многосторонний, **межрайонный** характер.



На этом фоне г.**Наманган** всё увереннее позиционирует себя как индустриальный и логистический центр. В частности, в средне-срочной перспективе по оценкам экспертов население **Намангана** официально достигнет отметки в **1 млн** жителей и город получит официальный статус **мегаполиса**, что потребует внедрения новых, более эффективных инструментов городского управления для обеспечения его экономической эффективности и инфраструктурной устойчивости.

**3. Субрегиональные узлы** – категория, к которой относится уникальная формирующаяся поли-центрическая агломерация «**Фергана-Маргилан**», а также активно растущие региональные центры: **Бухара**, **Андижан** и **Карши**. Их рост способствует относительной стабилизации расселения населения страны и замедлению процесса **гиперцент-рализации** вокруг г.**Ташкента**.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан



Особого внимания заслуживает интеграция **Ферганы** и **Маргилана** – классический пример **поли-центрической модели**, где **два** города фактически срослись в единую производственную и социальную систему. Эти центры разделены относительно небольшими расстояниями, заполненными сплошной зоной **высокоинтенсивного сельского хозяйства** и непрерывной цепью малых населённых пунктов, что делает физические границы городов практически неразличимыми из космоса.



**Андижан**, выступающий административным центром одноименной области, является ключевым восточным индустриальным и логистическим форпостом **Узбекистана**, особенно – в контексте строительства железной дороги «**Китай** – **Кыргызстан** – **Узбекистан**».

Его уникальность в том, что он, с одной стороны, с учётом высокой плотности населения в **Ферганской долине**, в определённой перспективе будет естественным образом «срастаться» с г.**Наманганом** и агломерацией «**Фергана** – **Маргилан**». С другой стороны, благодаря географической близости и прочным экономико-транспортным связям с кыргызским **Ошем**, **Андижан** имеет все шансы стать «**ядром**» **первой** трансграничной агломерации в **Центральной Азии**.

Среди **ключевых трендов** и проектов развития агломераций в **Узбекистане** можно выделить следующие:



**а.** Проект «**Новый Ташкент**» – инициатива по переходу от традиционной радиально-кольцевой структуры развития столицы к модели «**города-близнеца**». Новый район площадью около **20 тыс га** развернется к востоку от нынешних границ мегаполиса.

Его ключевая цель – разгрузить исторический центр **Ташкента**, решить проблему плотной застройки, пробок и износа коммуникаций. Концепция нового объекта разработана по принципу «**15-минутного города**» – вся необходимая социальная инфраструктура будет находиться в **шаговой доступности**.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Не менее **30%** территории будет выделено под парки и скверы. Главными «**лёгкими**» нового города станет **Центральный парк** площадью **420 га**, где планируется высадить около **200 тыс** деревьев. Также планируется строительство **21**-километровой трамвайной линии (LRT) и новой ветки метро, которая органично соединится с метрополитеном г.**Ташкента**. Ближайшими аналогами данного проекта за рубежом являются города **Путраджая** (**Малайзия**), **Новый Каир** (**Египет**), **Седжон** (**Корея**) и **Нави Мумбаи** (**Индия**).

**б. Смена парадигмы развития городской инфраструктуры** – период стихийной урбанизации сменяется этапом жёсткого регулирования и перехода к модели «**ответственного девелопмента**» – с **2026** г. в **Узбекистане** акцент окончательно сместился с «**гонки**» за квадратными метрами на соблюдение экологических и инженерных стандартов жизнеобеспечения.

В частности, с текущего года вступают в силу **ужесточённые правила** застройки, в том числе:

– введён **полный мораторий** на надстройку этажей и мансард в существующих многоквартирных домах (особенно постройки **1960**-**1990**-х гг.). Это подкреплено внедрением системы **электронных паспортов** зданий, которая фиксирует фактическое состояние конструкций. Любая реконструкция теперь требует прохождения **цифровой экспертизы** на сейсмостойкость, учитывающей возросшую плотность грунтов в центре столицы;

– **внедрение цифровых генпланов** (мастер-планов), которые ограничивают плотность застройки в пользу «**зелёных зон**» через систему требований к застройщикам – таким образом, к **2030** г. планируется увеличить площадь озеленения в **Ташкенте** до **8 м$^2$** на человека;

– **автоматизированная система мониторинга** теперь блокирует выдачу кадастрового паспорта на объект, если в процессе строительства были допущены **отклонения** от утвержденного в ГИС проекта (например, увеличение этажности или сокращение парковочных мест). Это исключает возможность легализации незаконных построек через судебные решения, как это практиковалось в период «**стихийной урбанизации**».

**в. Децентрализация через** «**вторичные**» **агломерации** – в рамках стратегии сбалансированного расселения государство активно стимулирует **делегирование** ключевых функций из центра в регионы.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Это выражается не только в развитии региональных центров как мест проживания, но и в **передаче** им отдельных экономических, образовательных, логистических и сервисных функций, ранее концентрировавшихся преимущественно в столице.

**г. Экологизация агломераций** – экологическая повестка постепенно становится одним из **ключевых** факторов развития агломераций в **Узбекистане**, особенно на фоне ухудшения качества воздуха, дефицита водных ресурсов, роста **автомобилизации** и высокой плотности застройки. В этих условиях государство усиливает внимание к вопросам озеленения, внедрения энергосберегающих технологий, развития общественного транспорта и ограничения хаотичной урбанизации.



Так, например, **Ташкентская агломерация** в последние годы перешла к более активной политике по снижению концентрации частиц **PM2.5** и общего уровня загрязнения воздуха. В этих целях, в соответствии с новыми экологическими требованиями, до сентября **2026** г. все ТЭЦ столицы и прилегающей области должны быть оснащены современными системами фильтрации с эффективностью **95-99%**.

Помимо этого, вводится система **цветовой экологической маркировки** автотранспорта («**красный**», «**жёлтый**», «**зелёный**») в зависимости от объёма выбросов, а в новой застройке законодательно запрещается перекрытие естественных аэрационных коридоров, обеспечивающих **вентиляцию** городской среды.

В рамках программы «**Яшил Макон**» вокруг **Ташкента** и других крупных агломерационных узлов формируются **массивы лесопосадок** и «**зелёные**» пояса, призванные снизить воздействие пыльных бурь, уменьшить **эффект перегрева** городской среды и повысить экологическую устойчивость территорий. Одновременно ужесточаются требования к **градостроительной политике**: при строительстве объектов высотой более **12 метров** предусматривается обязательное выделение не менее **30%** прилегающей территории под озеленение и общественные пространства.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Параллельно в стране внедряются системы **оборотного водоснабжения** и цифрового учёта потребления ресурсов, что должно в перспективе обеспечить экономию не менее **7 млрд м$^3$** воды. Наряду с этим принимаются меры по повышению **энергоэффективности** зданий, модернизации **коммунальной инфраструктуры** и расширению практики **ресурсосберегающего** строительства.

В сфере обращения с отходами ставится задача довести уровень **переработки мусора** в крупных агломерационных узлах до **65%**, в том числе за счёт строительства **6 новых заводов** по выработке электроэнергии из твёрдых бытовых отходов, постепенно переходя от экстенсивной модели их примитивного захоронения к механизмам **циркулярной экономики**.

В международной сфере **Узбекистан** активно продвигает концепцию «**сбалансированной урбанизации**», нацеленную на преодоление чрезмерной концентрации ресурсов в столичной агломерации путем форсированного развития **средних и малых городов**, которые должны стать полноценными альтернативными центрами занятости, образования и бизнеса. Таким образом, урбанизация в **Узбекистане** перестаёт быть **стихийным процессом** и постепенно трансформируется в один из ключевых инструментов пространственной, экономической и социальной политики государства.

Ключевым вызовом для агломерационного развития **Узбекистана** является необходимость **одновременного решения** сразу нескольких задач, которые в большинстве развитых государств реализовывались **последовательно** на протяжении **десятилетий** – с этой проблемой сегодня в той или иной степени сталкиваются практически все страны **Глобального Юга**.

Речь идёт одновременно о **модернизации** изношенной инженерной и коммунальной **инфраструктуры** советского периода, **расширении** городов под мощный **демографический рост**, **цифровизации** систем управления и городских сервисов, а также постепенной **экологизации** городской среды в условиях ухудшения качества воздуха, дефицита воды и роста автомобилизации с учётом необходимости сохранения **доступности** жилья и социальных благ.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

## *III. Системные вызовы на пути устойчивого развития агломераций в Узбекистане*

Анализ перспектив дальнейшего устойчивого развития агломераций в **Узбекистане**, базирующийся на экспертных оценках, и, в частности, исследовании **Всемирного банка**, проведённом в апреле т.г. на примере **Ташкентской агломерации**, выявил следующие системные вызовы и барьеры.

### 1. Стремительная урбанизация и автомобилизация



В г.**Ташкенте** и **Ташкентской области** проживает около **пяти** миллионов человек. По прогнозам, за ближайшие **десять** лет население городов-спутников увеличится более чем на **40**-**46%**, что значительно превышает ожидаемый рост самого **Ташкента** (**14%**). Ежедневно более **миллиона** человек совершают «**маятниковые**» поездки между пригородом и столицей, создавая колоссальную нагрузку на дорожную сеть и въезды в город.

При этом пригородные **электрички** практически не используются для регулярных поездок. Инфраструктура общественного транспорта не успевает за «**взрывным**» ростом индивидуальной автомобилизации: только в **2020**-**2025** гг. количество личных автомобилей увеличилось на **83%**, составив **4**,**7** **млн** единиц, из которых **92**,**9%** – легковые авто. Только за один **2025** год автопарк населения увеличился более чем на **415** **тыс** машин.

Рост популярности **электромобилей**, **70%** продаж которых также приходится на г.**Ташкент**, с одной стороны снижает количество вредных выбросов, а с другой – стимулирует дальнейшую **автомобилизацию** населения. Данные факторы в конечном счёте привели к **падению** коммерческой скорости автобусов ниже **15** **км/ч** на ряде маршрутов и росту количества ДТП на **90%** в рассматриваемом периоде.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

## 2. Недостаточная доступность и эффективность общественного транспорта



Существующая транспортная система зачастую не справляется с нагрузкой, что снижает её **привлекательность** для населения. Около **40%** пассажиров всё ещё отмечают, что автобусы часто не соблюдают расписание, а скорость их передвижения падает настолько, что до отдельных локаций быстрее добираться **пешком**. Из-за утренних, обеденных и вечерних «**часов пик**» автобусы переполнены примерно в течение **40%** времени работы своих маршрутов.

Если в центре **Ташкента** более **75%** жителей имеют автобусные остановки в радиусе стандартной пешей доступности (**400-500** метров), то в районах области этот показатель падает ниже **30%**. В крупнейших городах-спутниках, таких как **Чирчик** и **Нурафшан**, в зоне транспортной доступности проживают лишь **32%** и **44%** населения соответственно.

Для наглядности масштаба проблемы достаточно рассмотреть в качестве примера **типичный ежедневный маршрут** жителя **Паркентского района**, добирающегося до столицы для учёбы или работы.

Автобус №**221** «**Паркент** – **Ташкент**» работает с **05**:**00** до **19**:**30** с заявленным интервалом в **15**-**20** минут, В утренний час пик (с **06**:**30** до **09**:**00**) в сторону **Ташкента** может выехать около **8**-**10** автобусов, каждый из которых вмещает до **60** человек, что в совокупности формирует потенциал перевозки до **500**-**600** человек.

Население **Паркентского района** на **2026** год превышает **170 000** человек. Традиционно от **15%** до **20%** экономически активного населения таких близких пригородов (а это минимум **10 000** – **15 000** человек) ежедневно отправляются на работу или учебу в столицу. Соответственно автобусный маршрут покрывает менее **5%** реального спроса на перевозки.



Фактически главный транспорт **Ташкентской агломерации** – это **легковые автомобили**, работающие как маршрутки: водитель набирает по **4** пассажира (вместо допустимых **3**) и едет до станции метро «**Машинасозлар**» или перекрестка **Рохат** – это быстрее автобуса, но в **3**-**4** раза дороже и абсолютно неконтролируемо с точки зрения безопасности.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Помимо этого, между центром и периферией курсируют **микроавтобусы**, у которых также нет расписания и которые отправляются только по мере заполнения.

### 3. Отсутствие интеграции транспортных систем

Сеть маршрутов **Ташкента** и **Ташкентской области** на сегодняшний день не представляет собой единого целого, так как два этих субъекта несмотря на то, что в экономическом и социальном измерениях уже давно функционируют как **единый организм**, по факту существуют как **отдельные юрисдикции**. Стратегическое планирование обрывается на административной границе города и периферии, создавая своего рода «**слепые зоны**» на стыке ключевых транспортных узлов, где чаще всего и образуются заторы.

Более того, наблюдается **бюджетная асимметрия**: **Ташкент**, концентрируя в себе «**экономику плотности**», объективно может позволить себе значительно более высокие затраты на модернизацию транспортной и дорожной инфраструктуры по сравнению с районами **Ташкентской области** – то есть именно там, где объективная потребность в инвестициях выше ввиду бóльшей протяжённости дорог и более активного **демографического роста**.

Из-за отсутствия единого органа управления система городского и периферийного транспорта не имеет **сквозного тарифного меню** – почти **половина** пригородных поездок требует **2-3** пересадок с использованием разных систем оплаты. Это создаёт искусственный финансовый и временной барьер, разрушая саму идею «**бесшовной**» мобильности (**MaaS**) и делая ежедневные поездки слишком **дорогими** и **неудобными** для жителей «**городов-спутников**».

В то время как **Ташкент** начал переход на систему **брутто-контрактов**, в рамках которой государство платит перевозчику за соблюдение графика и пройденные километры, транспорт в области всё ещё работает по **устаревшей модели самоокупаемости**, основанной на валовой выручке. Из-за этого до **50%** затрат областных перевозчиков не покрывается, что ведет к деградации автопарка, росту популярности маршруток и недостатку транспорта в «нерентабельные» вечерние часы.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан



До недавнего времени государственный оператор – «**Тошшахартрансхизмат**», – за счёт получаемой господдержки занимал доминирующее положение на рынке, в то время как многие частные компании были вынуждены брать коммерческие кредиты с крайне высокими ставками (до **27%** годовых), что делало их бизнес **убыточным**.

Как следствие, по данным **Всемирного банка**, количество частных автобусных операторов в г.**Ташкенте** сократилось с **7** в **2019** г. до **одного** в **2024** г., а число операторов маршрутных такси упало **наполовину**. Сегодня ситуация улучшилась, но лидерство по-прежнему удерживается **государственным перевозчиком**.

Несмотря на наличие разветвленной **железнодорожной сети**, связывающей **Ташкент** с такими городами, как **Ангрен**, **Ходжикент** или **Бекабад**, пригородные электрички не связаны с линиями метро и автобусными остановками, а интервалы движения не адаптированы под «маятниковую» миграцию, из-за чего использование имеющегося потенциала рельсового транспорта для разгрузки автомобильных дорог остаётся **низким.**



Ситуация особо наглядно проявляется в тёплые сезоны в выходные дни, когда на трассах, связывающих г.**Ташкент** с **Бостанлыкским районом**, образуются многокилометровые пробки из легковых авто, на которых граждане пытаются выехать на отдых в горные рекреационные зоны, к берегам **Чарвакского водохранилища** и курортам **Чимгана** или **Амирсоя**.

В совокупности, такое положение вещей формирует замкнутый круг: низкое качество общественного транспорта стимулирует **автомобилизацию**, которая, в свою очередь, парализует дорожную сеть и ещё больше снижает скорость и надежность общественного транспорта. Для **Ташкентской агломерации** это означает **прямые потери** в совокупной факторной производительности (**TFP**) из-за **миллиардов** часов, ежегодно сжигаемых населением в пробках.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

## 4. Экологические и социальные риски

Рост автомобилизации в конечном итоге привёл к тому, что транспорт стал **вторым** по значимости источником загрязнения атмосферы, обеспечивая около **25%** всех выбросов вредных мелко-дисперсных частиц **(PM2.5)** в г.**Ташкенте**. В зимний период **2025**-**2026** гг. показатели загрязнения регулярно превышали нормы **ВОЗ** в **10**-**15** раз, что было напрямую связано с ростом автопарка и низкой пропускной способностью дорог, заставляющей двигатели работать на **холостом ходу** в пробках.

Более того, согласно результатам опроса, женщины в **пять** раз чаще совершают поездки с детьми и чаще используют **автобусы** для походов по магазинам, посещения медицинских учреждений и социальных мероприятий – потребностей, которые существующая маршрутная сеть, настроенная на перевозки в часы пик, удовлетворяет в **ограниченной степени**.

Не менее важным фактором, подталкивающим людей к использованию личных авто, являются недостатки **пешеходной инфраструктуры**. Основными вызовами здесь являются **фрагментарность** пешеходных дорожек (а зачастую и их **отсутствие**), использование тротуаров для **парковки** автомобилей, в частности, в «старых» районах и вблизи рынков, «**тепловые острова**» – в особенности на новых трассах, где ещё не успела образоваться тень от высаженных молодых деревьев, а также **надземные переходы**, которые создают серьёзные **барьеры** для людей с ограничен-ными способностями.

## 5. Недостатки городского планирования

Недостатки пешеходной инфраструктуры в городе бóльшей частью достались **Узбекистану** в **наследство** – исторически сформированная планировка г.**Ташкента**, основанная на советских градостроительных стандартах **второй** половины **XX** века, была рассчитана на низкий уровень автомобилизации и не учитывала современные вызовы, такие как глобальное потепление и демографический рост.



Улицы проектировались как широкие транспортные артерии: к примеру, в **Мирзо-Улугбекском районе** на улице **Паркент**, которая в настоящее время реорганизуется по инициативе **Центра организации дорожного движения**

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

(**ЦОДД**) г.**Ташкента**, количество полос в отдельных участках достигает **16** – это показатель, который соответствует **крупнейшим высокоскоростным шоссе** мира, таким как, к примеру **Highway 401** в **Онтарио** (**Канада**).

В итоге пешеход зачастую не способен пересечь дорогу за **один** цикл светофора, вынужденно останавливаясь на разделительной полосе («**островке**»), зажатый между двумя потоками машин.

Также, в соответствии с законом **Льюиса-Могриджа** широкие дороги парадоксальным образом генерируют **новые пробки** – так как чем больше строится **развязок**, тем больше людей решают выехать на дорогу на **личном авто**. Также избыточные асфальтовые площади создают гигантские **зоны перегрева** по принципу «**сковородки**» – в среднем на **5-7** градусов выше общего фона – а также мощные потоки **горячего воздуха**.

Помимо этого, чем шире дорога, тем больше средств необходимо для её обустройства и озеленения – к примеру, на той же улице **Паркент** или на улице **Махтумкули**, где сосредоточена **новая городская застройка**, количество **деревьев**, высаженных на многокилометровых фрагментированных тротуарах, исчисляется **единицами**, вопреки **утверждённым нормативам**.



Также стоит учитывать, что **массированное асфальтирование** резко сокращает площадь естественного почвенного покрова. Это снижает впитывание ливневых вод, приводя к **иссушению почвы** и препятствуя естественному пополнению запасов подземных вод. В условиях аридного климата **Ташкента** это ведёт к **деградации** городского микроклимата и повышению нагрузки на **ливневую канализацию**, которая каждую весну демонстрирует **неспособность** справляться с моментальным стоком при сильных осадках.

Аналогичным образом, широкие участки негативно отражаются на ситуации с **безопасностью** на дорогах, провоцируя водителей, культура вождения которых в **Узбекистане** только формируется, на «**разгон**». Помимо этого, большие расстояния между переходами (иногда до **800-1 000** метров) вынуждают людей перебегать дорогу в неположенных местах, что при **10**-полосном движении зачастую приводит к **авариям**.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Стоит также отметить, что **10**- и более полосные улицы сами по себе являются **непривлекательным местом** с точки зрения малого и среднего бизнеса – пешеходу страшно и неуютно там находиться, поэтому потоки потенциальных клиентов **слабые**, а водителю, движущемуся на скорости **70**-**80** **км/ч**, попросту некогда рассматривать вывески. В результате улица превращается в «**транзитную трубу**», население теряет возможность **заработка**, а город – **налоговые поступления**, которые было бы возможно использовать для улучшения инфраструктуры.

Дополнительной проблемой остаётся **низкое качество пешеходной инфраструктуры**. Во многих случаях тротуары, уложенные в рамках работ по благоустройству, уже через **1**-**2** зимних сезона начинают разрушаться: покрытие трескается, проседает или деформируется, что свидетельствует о **слабом контроле качества** строительных материалов и нарушении технологий укладки. В результате государство вынуждено фактически повторно финансировать ремонт одних и тех же участков, что увеличивает нагрузку на местные бюджеты и вызывает подозрения общественности в **коррумпированности** сотрудников ответственных госорганов.

### 6. Безответственное строительство

В ряде кварталов столицы, как показал анализ и выезды на места, вопреки проводимым реформам в секторе градостроительства, сохраняется практика **недобросовестного строительства**, когда застройщики, стремясь максимизировать прибыль из каждого квадратного метра, не учитывают потребность города в социальной и транспортной инфраструктуре – классический пример приватизации дохода и **переноса издержек** на плечи государства.




В качестве примера можно привести жилой массив в **Яккасарайском районе** вдоль улицы **Кичик Бешагач** – спутниковый снимок наглядно свидетельствует о как минимум **повышенной плотности** застройки, которая опирается на узкую сеть подъездных дорог. Более того, как показало изучение, многие дома в данном квадрате не имеют зелёных насаждений и подземных парковок, несмотря на **высокую этажность** (более **10** этажей) и то, что были построены сравнительно **недавно** – **2**-**3** года назад.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Это одновременно: приводит к **выплеску** транспортных средств владельцев квартир на прилегающие улицы с образованием **стихийных парковок** (дополнительный источник **пробок**), создаёт барьер для проезда служб **экстренной помощи**, существенно ухудшает режим **инсоляции**, так как ввиду высоты зданий, солнечный свет зачастую не доходит в достаточном количестве до нижних этажей, а также приводит к **застою воздуха** и в условиях отсутствия зелёных насаждений – к образованию так называемых «**тепловых островов**».

Наиболее серьёзная проблема заключается в том, что подобные градостроительные ошибки носят практически **необратимый характер**. Даже в случае выявления нарушений и привлечения виновных к ответственности государство уже не сможет изменить застройку без масштабных последствий для жителей. В результате город вместо того, чтобы устанавливать правила и стандарты, вынужден «перекраивать» инфраструктуру под **ошибки застройщиков** и тратить ресурсы на **устранение последствий** несбалансированной урбанизации.

В текущем году данные проблемы неоднократно рассматривались на совещаниях под председательством **Главы государства**, по итогам которых были даны **конкретные поручения**, направленные на усиление ответственности застройщиков и системную трансформацию транспортного каркаса столицы и агломерации, в том числе через расширение действующей сети **метрополитена**, интеграцию тарифов, обновление автобусного парка, а также использование **ИИ** для управления пассажиропотоками.

С учётом обозначенных приоритетов, представляется целесообразным рассмотреть **дальнейшие шаги** по обеспечению устойчивого развития агломераций, опираясь на передовой зарубежный опыт с тем, чтобы мобильность превратилась из барьера в **катализатор** социально-экономического развития.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

## *IV. Опыт КНР в устойчивом развитии агломераций*

Китайский опыт управления агломерациями представляет собой переход от развития самих городов и населённых пунктов к парадигме **сетевого планирования**. В рамках данной модели агломерация рассматривается уже не как расширенная периферия мегаполиса, а как интегрированная экономическая экосистема, выступающая **самостоятельным центром** генерации промышленного роста, инноваций, человеческого капитала и национального ВВП.

Ключевыми элементами этой модели являются:

**а. функциональная декомпозиция территорий** – в рамках таких мегасистем, как регион **Цзин-Цзинь-Цзи** или **Район Большого залива**, формируется многоуровневая структура, включающая инновационное и финансовое ядро, производственные пояса, логистические узлы, технологические парки и жилые «**города-спутники**». Подобная архитектура позволяет снижать «**эффект перегрева**» центральных мегаполисов, перераспределять демографическую и инфраструктурную нагрузку, а также избегать чрезмерной концентрации капитала в одной точке;




**б. синхронизация управления** – создание надрегиональных координационных механизмов – межрегиональных комитетов и совместных органов управления, – обеспечивающих сквозное планирование развития агломераций, консолидацию их ресурсов и позволяющих государству реализовывать **долгосрочные инфраструктурные проекты**, критически важные для всей агломерационной системы, а не для отдельного города;

**в. цифровая экосистема** «**City Brain**» – внедрение платформ управления на базе «больших данных» (**Big Data**), Интернета вещей (**IoT**) и **ИИ** постепенно трансформирует городское администрирование из **реактивной модели** реагирования на уже возникшие проблемы – в **предиктивную систему** прогнозирования и управления потоками в режиме реального времени. Формирование **единого цифрового контура** управления транспортом, энергетикой, коммунальной инфраструктурой и экологией позволяет обеспечивать функционирование сверхкрупных урбанизированных кластеров с населением в **десятки миллионов** человек при значительно меньших транзакционных издержках управления;

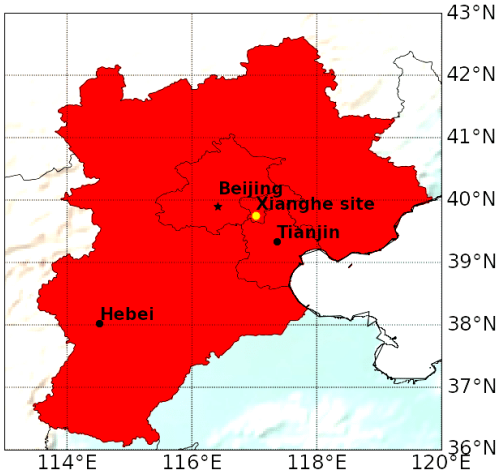
© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

**г. транспортная взаимосвязанность как часть экономики** – реализация концепции «**часовой доступности**» рассматривается **Пекином** не просто как опережающее развитие инфраструктуры, а как механизм **пространственного масштабирования экономики**, который, объединяя разрозненные населённые пункты в единое пространство производства и потребления, существенно повышает **мобильность** человеческого капитала, глубину межрегиональной **кооперации** и совокупную **факторную производительность** (**TFP**).

Среди примеров практической реализации данных принципов можно выделить следующие агломерации:

**1. Агломерация** «**Пекин** – **Тяньцзинь** – **Хэбей**» – представляет собой один из наиболее масштабных в мировой практике примеров управляемой декомпрессии сверхконцентрированного столичного мегаполиса.

Запущенная в **2014** г. инициатива со временем трансформировалась из регионального градостроительного проекта в инструмент **глубокой перестройки** экономической и пространственной архитектуры всего **Северного Китая**.




В основе данной модели лежало жёсткое **функциональное разграничение ролей**: **Пекин** постепенно освобождался от «нестоличных» функций – промышленного производства, части логистической инфраструктуры и оптовых рынков – концентрируясь на функциях госуправления, дипломатии, культуре, научных исследованиях, финансах и высокотехнологичных инновациях.

В это время г. **Тяньцзинь** стал главным **технологическим хабом** и «**экспортными воротами**» агломерации, сосредоточившись на таких отраслях, как авиастроение или робототехника, а также морской логистике мирового уровня. Провинция **Хэбэй** трансформировалась в **основную производственную базу** и **логистический тыл региона**, приняв на себя модернизированные промышленные мощности, распределительные центры и «**облачные**» хранилища данных, создав **миллионы** рабочих мест за пределами столицы.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Особая роль отводилась новому району **Сюнъань**, который стал «**стратегическим дублёром**» **Пекина**. Выступая в качестве полигона для внедрения цифровых систем управления (**City Brain**) и экологического градостроительства, **Сюнъань** взял на себя роль **административно-инновационного кластера**, куда были перенесены штаб-квартиры крупнейших госкорпораций, ведущие университеты и исследовательские центры, что окончательно сняло критическую нагрузку с исторического «**ядра**» столицы.



Для обеспечения транспортной взаимосвязанности была построена высокоскоростная железнодорожная сеть общей протяжённостью около **2,6 тыс км**. Дополнительным фактором устойчивости агломерации стала синхронизация **социальных** и **административных систем** – от медицины и транспортных сервисов до инвести-ционного администрирования и цифровых государственных услуг.

В результате к **2026** г. совокупный валовой продукт региона фактически **удвоился**, достигнув порядка **1,6 трлн долл**. При этом качественный сдвиг в пользу сервисной модели, доля которой приблизилась к **70%**, ознаменовал переход агломерации к «**экономике знаний**».

**2. Модель Района Большого Залива** – развивает идею специализации ещё глубже, распределяя роли между городами с разными правовыми и экономическими системами. По состоянию на **2026** г. функциональное разграничение выглядит следующим образом:



**а. Шэньчжэнь** – глобальный центр технологических инноваций и «**Кремниевая долина Китая**», в котором сосредоточены штаб-квартиры крупнейших технологических гигантов, таких как **Huawei** или **Tencent**, научно-исследовательские центры и производственные мощности по выпуску электроники и оборудования для «**зелёной**» энергетики;

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан



**б. Макао** – мировой центр туризма, досуга и культурного взаимодействия, специализирующийся на индустрии развлечений, гостиничном бизнесе и проведении международных форумов. Кроме того, **Макао**, как бывшая португальская **колония**, выполняет официальную роль **стратегической платформы** для торгово-экономического сотрудничества **Китая** с **9** португалоязычными странами, такими как **Бразилия**, **Ангола**, сама **Португалия** и др.;



**в. Гонконг** – ведущий **международный финансовый, транспортно-логистический и арбитражный хаб**, обеспечивающий связь агломерации с глобальными рынками капитала, выступающий центром управления морскими и авиационными перевозками, а также предоставляющий услуги международного права и разрешения споров – своего рода «**финансовые ворота**», через которые мировые инвестиции заходят в технологический сектор **Большого Залива**.



Остальные **9** городов провинции **Гуандун**, входящие в **Район Большого Залива**, формируют мощный **индустриальный и логистический пояс**, который обеспечивает материальное воплощение инноваций **Шэньчжэня** и финансовых ресурсов **Гонконга**. В частности, г.**Гуанчжоу** является крупнейшим транспортно-логистическим хабом, г.**Дунгуань** – представляет собой мощный **производственный узел**, а остальные города – **отраслевые промышленные кластеры**.

Уникальное преимущество **Района Большого залива** заключается в **беспрецедентной скорости** производственных циклов, которая достигнута за счёт тесной интеграции научно-исследовательских институтов, стартапов, финансовых институтов, промышленных площадок, центров логистики и портов.

По состоянию на **2026** г. совокупный ВВП региона превысил **2,1 трлн долл**, что вывело агломерацию на уровень **10**-й экономики мира, сопоставимой с показателями **Канады** или **Италии**. Такая концентрация ресурсов позволяет реализовать **полный цикл** – от возникновения идеи до выпуска серийной партии высокотехнологичного продукта –

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

в рекордные сроки (т.н. «**скорость Шэньчжэня**»), которые в **3-5** раз превышают аналогичные показатели в **США** или **Европе**.



Ключевым звеном инфраструктуры агломерации является **морской мост** «**Гонконг – Чжухай – Макао**» длиной **55 км**, который сократил время в пути между восточным и западным берегами дельты **Жемчужной реки** с **3** часов до **30** минут. Дополнительный импульс связности придал запуск в **2024-2025** гг. подводного тоннеля «**Шэньчжэнь – Чжуншань**», который позволил напрямую замкнуть производственные цепочки «**технологического ядра**» (**Шэньчжэнь**) и «**индустриального пояса**» западного берега реки.

Сеть высокоскоростных магистралей и междугородних экспрессов превысила **2 500 км**, создав условия для «**часовой доступности**» между ключевыми городами и «**двухчасовой**» – для любой точки региона. Пассажиропоток только одной линии «**Гуанчжоу – Шэньчжэнь – Гонконг**» превышает **100 млн** человек в год. Регион обладает самой высокой плотностью портовой инфраструктуры в мире. Совокупный контейнерооборот портов **Шэньчжэня**, **Гонконга** и **Гуанчжоу** превышает **75 млн TEU**, что почти в **2** раза больше оборота всей **Северной Америки**.

Таким образом, опыт **Китая** демонстрирует, что современная агломерационная политика представляет собой уже не просто расширение городской территории, а сложную **систему стратегического управления** пространственным развитием, в которой транспортная взаимосвязанность, функциональная специализация, цифровое администрирование и институциональная координация становятся элементами единой **государственной модели экономического роста**.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

## *V. Предложения по адаптации передовых зарубежных моделей развития агломераций к реалиям Узбекистана*

В целях **совершенствования** государственной политики в области долгосрочного развития городских агломераций, в частности, **Ташкентской агломерации**, с учётом выявленных барьеров, будущих потенциальных рисков и передовых зарубежных практик, предлагается систематизировать уже имеющуюся **инфраструктуру** и **реализуемые проекты** в области городского и транспортного развития, и в этих целях рассмотреть к реализации следующие концептуальные предложения:

**1.** Создание **Проектного офиса по развитию Ташкентской агломерации** – координационного центра, наделённого мандатом надведомственного регулятора и полномочиями по сквозному планированию, координации и аудиту пространственного, инфраструктурного и экономического развития агломерации, включающей в себя г.**Ташкент** и **Ташкентскую область**, в состав которого войдут представители профильных министерств и ведомств (включая **Дирекцию по строи-тельству города** «**Новый Ташкент**»), а также хокимиятов столицы и прилегающей области.

В этих целях предлагается перераспределить часть функций между существующими органами власти, передав **Проектному офису** функции по межрегиональному транспортному планированию, взаимному согласованию генеральных планов «**городов-спутников**» и координации развития приграничных инфраструктурных зон в пределах данной агломерации.

Для формирования устойчивой правовой основы предлагается разработать **Закон Республики Узбекистан** «**Об агломерациях**», определяющий порядок создания и управления агломерациями, механизмы межрегиональной координации, распределения полномочий, совместного финансирования инфраструктуры, а также единые принципы пространственного, транспортного и экологического планирования.

**2.** Разработка долгосрочной **Стратегии комплексного развития Ташкентской агломерации** (на период не менее **5** лет) – единого макрорегионального документа стратегического планирования, направ-ленного на преодоление стихийной урбанизации, управляемой деком-прессии столицы и формирование устойчивой **поли-центричной модели расселения** с чётким функциональным зонированием территорий.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Предполагается, что **Стратегия** должна будет предусматривать:

**а.** **глубокую синхронизацию** генеральных планов г.**Ташкента**, строящегося проекта «**Новый Ташкент**» и прилегающих «**городов-спутников**» (таких как **Чирчик**, **Янгиюль**, **Ангрен** и др.) в рамках интегрированного градостроительного контура;

**б.** внедрение принципов **транзитно-ориентированного развития** (TOD), требующего опережающего создания транспортного и инженерного каркаса до ввода в эксплуатацию жилых массивов и объектов социальной инфраструктуры;

**в.** **закрепление** за отдельными узлами агломерации **специализированных функций** – административных, индустриальных, логистических, научно-образовательных, жилых и сервисных – для формирования взаимодополняющей экономической системы и снижения перегрузки центрального ядра;

**г.** поэтапное **перераспределение** части экономической, промышленной и логистической нагрузки из столицы в «**города-спутники**» и периферийные индустриальные зоны в целях предотвращения гиперконцентрации населения и инфраструктурных перегрузок;

**д.** создание системы управляемой **экологической устойчивости**, предусматривающей сохранение региональных аэрационных (воздушных) коридоров, развитие «**зелёных**» поясов, снижение нагрузки на водно-энергетическую инфраструктуру и внедрение единых **экологических стандартов** застройки.

**3.** Проектирование **Единой транспортной системы Ташкентской агломерации** – интегрированного мультимодального каркаса, предусматривающего синхронизированное развитие транспортной взаимосвязанности между г.**Ташкентом**, «**Новым Ташкентом**» и остальными населёнными пунктами **Ташкентской области**.

Проект системы, как представляется, должен будет включать в себя:

**а.** план **поэтапного расширения** и «**бесшовной**» **интеграции** между собой высокоскоростного рельсового транспорта, магистральных автобусных маршрутов (включая строящиеся и новые линии скоростного автобусного транспорта), а также систем такси, каршеринга и **микромобильности** (велосипеды, электросамокаты и др.) на базе **единого** электронного билетирования, цифровой навигации и согласованного

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

расписания движения для обеспечения реализации концепции «**часовой доступности**»;

**б.** схему строительства **сети транспортно-пересадочных узлов** (ТПУ) с **перехватывающими парковками** (**Park&Ride**) для локализации потоков личного автотранспорта на въездах в **Ташкент** и «**Новый Ташкент**», где пассажиры смогут пересаживаться на скоростной общественный транспорт, снижая нагрузку на центральные магистрали и предотвращая хронические транспортные заторы;

**в.** внедрение цифровой платформы уровня «**City Brain**» с использованием технологий **ИИ** и «**больших данных**» для управления светофорной инфраструктурой, мониторинга транзитных потоков, предиктивного регулирования маятниковой миграции, а также формирования «**зелёных коридоров**» для служб экстренной помощи и общественного транспорта.

В целях развёртывания данной системы и обеспечения её бесперебойного функционирования предлагается со временем масштабировать **ЦОДД** г.**Ташкента** в **Центр управления мобильностью Ташкентской агломерации** с расширением его полномочий на «города-спутники» и пригородные территории.

**4.** Учреждение **Межрегионального агломерационного фонда** – консолидированного финансового механизма, направленного на преодоление бюджетной асимметрии между «**ядром**» **Ташкентской агломерации** и её периферией, с функциями аккумулирования и целевого распределения ресурсов для реализации сквозных инфраструктурных проектов, строительства транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) и субсидирования **единой маршрутной сети** пассажирских перевозок.

В этих целях предлагается внедрить модель совместного финансирования, предусматривающую перераспределение части налоговых поступлений, формируемых за счёт г.**Ташкента**, с их последующим направлением – наряду с государст-венными трансфертами и льготным внешним финансированием – на развитие инфраструктуры «**городов-спутников**» и пригородных территорий, где вследствие опережающего демографического роста и высокой маятниковой миграции формируется **наибольшая потребность** в капитальных вложениях.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

**5.** Реализация **дополнительных мер по декомпрессии** г.**Ташкента** и повышению транспортной и социально-экономической **взаимосвязанности** внутри **Ташкентской агломерации**, в том числе:

**а.** разработка **Мастер-плана** по отраслевой специализации г.**Ташкента**, «**Нового Ташкента**», «городов-спутников» и районов **Ташкентской области**, который, в частности, будет предусматривать вынос за пределы столицы всех «**нестоличных**» объектов – крупных неэкологичных предприятий, складских помещений и оптовых рынков (к примеру, «**Абу-Сахий**», «**Малика**» или «**Бек-Барака**») в специальные зоны в прилегающих районах с прямым доступом к магистральным трассам или железной дороге (по примеру г.**Москвы**).

Помимо разгрузки городской инфраструктуры данный шаг также позволит «обелить» **оптово-розничные торговые потоки**, которые в отсутствие прямого контакта с розничным покупателем будут вынуждены перейти на прозрачные цифровые **B2C** и **B2B-платформы** и автоматизированный складской учёт (как это произошло в своё время с **Черкизовским рынком** в г.**Москве**);

**б.** перенос филиалов ряда столичных вузов из г.**Ташкента** в **Ташкентскую агломерацию** или другие области в соответствии с их специализацией, (к примеру, **Ташкентский институт текстильной и легкой промышленности** – в г.**Наманган** или г.**Фергану**, **Ташкентский государственный аграрный университет** – в г.**Карши** и т.д.) с созданием полноценных региональных образовательных кластеров и усиленными **мерами поддержки** студентов и преподавателей в регионах.

При этом в столице останутся только **головные офисы** вузов, **научно-исследовательские институты**, **магистратура** и **докторантура** (PhD) – это позволит одновременно снизить миграционное давление на столицу и сохранить на её территории «**экономику плотности**».

**в.** запуск льготной программы «**Агломерационная ипотека**» с пониженными ставками для тех, кто покупает жильё в «городах-спутниках» или районах **Ташкентской области** и официально там трудоустраивается;

– введение **стимулирующего налогового режима** для предприятий, переносящих производственные мощности и логистические объекты из столицы в города-спутники и периферийные районы агломерации, включая снижение ставок по налогу на имущество и земельному налогу;

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

– присвоение городам-спутникам статуса **Специальных экономических зон** (**СЭЗ**) с упрощёнными административными процедурами, ускоренным подключением к инженерной инфраструктуре и специальными режимами градостроительного регулирования по аналогии с китайскими агломерационными кластерами, такими как зона «**Сюнъань**» в **КНР**;

– **поэтапная релокация** головных офисов отдельных госкомпаний, агентств и сервисных центров в «**Новый Ташкент**» и «города-спутники» для формирования там устойчивого спроса на жильё, услуги, транспортную и коммерческую инфраструктуру, а также создания новых точек экономической активности за пределами центрального ядра столицы.

**6.** Реализация мер по обеспечению **устойчивого экологического развития Ташкентской агломерации**, в том числе:

**а.** Интеграция в инфраструктуру г.**Ташкента** элементов китайской модели городского развития «**Город-губка**» (**Sponge-City**), а именно:

– реализация пилотных проектов по замене или дополнению бетонных арыков вдоль дорог зонами с многослойным **фильтрующим грунтом** и **влаголюбивыми растениями** с многослойным фильтрующим грунтом – это позволит удерживать в почве до **70%** осадков, предотвращая затопление дорог и пополняя подземные воды;

– использование при благоустройстве тротуаров, площадей и парковок **пористого бетона** или **плитки с широкими швами**, что позволяет воде уходить в почву, пополняя запасы грунтовых вод и предотвращая образование луж, которые впоследствии просто испаряются;

– создание в парках и махаллях **углублённых ландшафтных зон**, которые во время ливней работают как временные резервуары, исключая перегрузку городской канализации.

В целом, технологии удержания и естественного испарения дождевой воды, **крайне ценной** в **Центральной Азии**, представляются перспективным решением для **Ташкента**, так как вода, накопленная в почве и растениях «**города-губки**», испаряясь в жаркие дни, снижает температуру приземного слоя воздуха на **3**-**5°C**, эффективно борясь с эффектом упомянутых ранее «**тепловых островов**».

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

Более того, реализация «**зелёных**» решений по модели «**города-губки**» (на примере городов **Уханя** (**КНР**), **Копенгагена** (**Дания**) и **Сингапура**), как показала практика, обходится в среднем на **20-30%** дешевле, чем строительство и обслуживание аналогичных по мощности бетонных коллекторов.

**б.** Запуск инициативы «**Зелёные коридоры Ташкента**» – создание **непрерывной сети** экологических коридоров, объединяющей изолированные парки, берега каналов и обочины автомагистралей города в единую охлаждающую систему (на основе успешного опыта г.**Медельина** – **второго** по величине города **Колумбии** и её бывшей «**промышленной столицы**»).

Для этого предлагается:

– **ревитализация каналов**, таких как **Анхор**, **Бозсу** или **Салар**, имея в виду благоустройство набережных с высадкой **зеленых насаждений** и обустройством **пешеходной инфраструктуры**. Каналы должны функционировать как «**естественные вытяжки**», направляя потоки прохладного воздуха от воды вглубь плотной жилой застройки;



– **создание магистральных эко-фильтров:** формирование плотных «**зелёных стен**» – **трёхъярусных посадок** (густые кустарники + низкие изгороди + крупные деревья) вдоль ключевых автомагистралей города для эффективного **улавливания** выхлопных газов, шума и фильтрации пыли;



– **внедрение вертикального озеленения инфраструктуры:** использование опор надземного метро, эстакад и «**глухих**» фасадов административных зданий для высадки вьющихся растений. Это позволит снизить температуру бетонных поверхностей в летний период на **10-15**°C и уменьшить общую тепловую нагрузку на город.

В г.**Медельине** подобным образом было высажено более **880 000 деревьев** и **2,5 млн кустарников**, что позволило объединить изолированные «**зелёные**» зоны в **30 непрерывных коридоров**.

Также в рамках данной инициативы предлагается использовать колумбийский опыт для модернизации **Ташкентского Ботанического сада** как главного **научно-производственного и образовательного эко-хаба**

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

столицы – через его трансформацию в центр «**зелёных**» технологий и компетенций, который будет обеспечивать город передовыми научными разработками и качественным посадочным материалом.

**в.** Реализация пилотных проектов по внедрению в городскую архитектуру **модернизированных вентиляционных шахт-бадгиров** (по опыту **Масдар-сити** в **ОАЭ**) – одной из древнейших и самых эффективных технологий пассивного охлаждения и вентиляции, появившихся ещё в **Древнем Египте** во **II** тысячелетии до н.э.



Воздух, проходя через такие системы и контактируя с водой каналов, охлаждается и увлажняется за счет разницы давления (**эффект Вентури**), исключая необходимость в энерго-затратных кондиционерах. Сегодня подобные сооружения – «**ветровые башни**» – успешно применяются в городах **Ближнего Востока**, **Европы** и **Азии** – как в уличном строительстве, так и в самих зданиях.

**7.** Усиление **контроля за качеством городской среды и соблюдением градостроительных нормативов** – в этих целях предлагается сформировать отдельную комиссию с участием представителей **Генеральной прокуратуры** для проведения выборочного аудита районов г.**Ташкента**.

Деятельность комиссии будет направлена на:

**а.** выявление случаев **критического отклонения** от градо-строительных нормативов, включая дефицит парковочных пространств, отсутствие необходимого уровня озеленения, перегрузку улично-дорожной сети и социальной инфраструктуры;

**б.** проведение **комплексной оценки состояния пешеходной среды** в районах с высокой концентрацией населения и общественной активности, включая доступность и связанность тротуаров, безопасность переходов, условия для маломобильных групп населения и уровень защищённости от перегрева городской среды;

**в.** внедрение системы **цифрового мониторинга** строительных проектов на основе ГИС и спутниковых данных для предотвращения самовольного увеличения этажности, сокращения озеленения и иных отклонений от утверждённых параметров;

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

**г.** подготовку предложений по внедрению единых стандартов «**человеко-центричного**» городского проектирования, предусматривающих приоритет пешеходной доступности, озеленения, инсоляции, аэрации и наличия общественных пространств, а также **механизмов усиления ответственности** за нарушение градостроительных и инфраструктурных нормативов со стороны застройщиков, проектных организаций, экспертиз и уполномоченных органов, осуществляющих согласование строительных проектов.

**8.** Разработка **Мастер-плана опережающего развития агломерации Ферганской долины** (на период до **2035** г.) – комплексного макрорегионального документа стратегического планирования, направленного на трансформацию **Ферганской долины** из совокупности разрозненных городов и промышленных узлов в единую интегрированную **поли-центрическую агломерацию**, выступающую крупным индустриально-логистическим, транспортным и демографическим центром **Узбекистана**, а в перспективе – одним из ключевых транзитно-производственных хабов **Центральной Азии** на оси «**Восток** – **Запад**».

С учётом запуска железной дороги «**Китай** – **Кыргызстан** – **Узбекистан**» в **2030** г., которая, как ожидается, кардинально изменит геоэкономический ландшафт **Центральной Азии**, растущей плотности населения, ограниченности земельных и водных ресурсов, а также усиливающейся взаимосвязанности городов **трёх** областей, представляется целесообразным предусмотреть в рамках **Мастер-плана** следующие направления:

**а.** формирование **единого транспортно-логистического каркаса Ферганской долины**, предусматривающего синхронизацию железнодорожной, автомобильной и приграничной инфраструктуры, развитие мультимодальных логистических центров и создание условий для запуска ускоренных контейнерных маршрутов;

**б.** внедрение системы отраслевой специализации в пределах **Ферганской долины** для формирования внутрирегиональных цепочек добавленной стоимости и равномерного обеспечения занятости населения трёх области во избежание «**маятниковой**» миграции;

**в.** развитие опережающей энергетической инфраструктуры и формирование системы «**зелёного**» энергетического баланса, предусматривающей строительство малых и средних объектов солнечной и ветровой

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан

генерации, развитие каскадов малых ГЭС на базе гидропотенциала локальных рек, а также внедрение единой цифровой системы управления энергопотреблением **трёх** областей (**Smart Grid**);

**г.** внедрение механизмов **координации пространственного развития трёх** областей, включая **синхронизацию** генеральных планов, совместное управление водными, транспортными и экологическими системами, а также предотвращение хаотичной урбанизации и деградации высокопродуктивных сельскохозяйственных земель.

**9.** Аналогичным образом представляется целесообразным разработать **Мастер-план развития Самаркандской агломерации** – комплексный документ стратегического планирования, направленный на формирование устойчивой, поли-центричной модели пространственного развития на базе г.**Самарканда**, г.**Ургута** и других крупных населённых пунктов области с учётом растущих **туристических потоков**, демографической динамики и особенностей социально-экономического развития региона.

Предполагается, что **Мастер-план** должен предусматривать:

– развитие **интегрированной транспортной системы** агломерации, включая расширение линий трамвайного, автобусного и пригородного сообщения, создание транспортно-пересадочных узлов и повышение взаимосвязанности между туристическими, промышленными и жилыми зонами;

– формирование **функциональной специализации** отдельных узлов агломерации, включая развитие **Самарканда** как международного туристического, образовательного и сервисного центра, **Ургута** – как промышленно-торгового и ремесленного кластера, а также усиление роли других городов и районов в агропереработке, логистике и сфере услуг;

– синхронизацию **градостроительной политики** с задачами сохранения историко-культурного наследия и предотвращения хаотичной застройки территорий, прилегающих к объектам культурного и туристического значения;

– развитие современной инженерной, экологической и цифровой инфраструктуры с учётом необходимости сохранения комфортной городской среды и устойчивости агломерации к росту туристической и транспортной нагрузки.

© 2026. Агентство стратегического развития и реформ при Президенте Республики Узбекистан