



INNOVATIVE WORLD
Ilmiy tadqiqotlar markazi



TADQIQOTLAR



ILM-FAN



TEKNOLOGIYALAR

ZAMONAVIY ILM-FAN VA INNOVATSIYALAR NAZARIYASI

ILMIY-AMALIY KONFERENSIYA

2025



Google Scholar



zenodo



Andijan, Uzbekistan



+998335668868



<https://innoworld.net>



« ZAMONAVIY ILM-FAN VA INNOVATSIYALAR
NAZARIYASI » NOMLI ILMIY, MASOFAVIY, ONLAYN
KONFERENSIYASI TO'PLAMI

2-JILD 4-SON

Konferensiya to'plami va tezislari quyidagi xalqaro
ilmiy bazalarda indexlanadi



www.innoworld.net

O'ZBEKISTON-2025

MAMLAKATIMIZ TRANSPORT TIZIMINING HOZIRGI HOLATI VA RIVOJLANISH TENDENSIYALARI

Jo'rayeva Shahzoda Farhod qizi
mustaqil tadqiqotchi

Annotatsiya: Ushbu maqolada O'zbekiston Respublikasi transport xizmatlari bozorining hozirgi holatini o'rganishga qaratilgan. Maqolada transport tizimining rivojlanish tendensiyalari, sohadagi mavjud muammolar va imkoniyatlar tahlil qilinadi.

Kalit so'zlar: transport xizmatlari bozori, transport infratuzilmasi, yo'l infratuzilmasi, transport tarmoqlari (avtomobil, temir yo'l, havo va dengiz), avtomobil transporti.

Аннотация: Целью данной статьи является исследование текущего состояния рынка транспортных услуг в Республике Узбекистан. В статье анализируются тенденции развития транспортной системы, существующие проблемы и возможности отрасли.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, транспортная инфраструктура, дорожная инфраструктура, транспортные сети (автомобильные, железнодорожные, воздушные и морские), автомобильный транспорт.

Annotation: The purpose of this article is to examine the current state of the transportation services market in the Republic of Uzbekistan. It analyzes trends in the development of the transportation system, existing challenges, and opportunities in the industry.

Key words: transportation services market, transportation infrastructure, road infrastructure, transportation networks (road, rail, air, and sea), automobile transport.

KIRISH. XXI asrda jahon iqtisodiy makonida transport-logistika infratuzilmasi mamlakatlarning raqobatbardoshligini belgilovchi strategik omillardan biriga aylandi. Ayniqsa, geografik jihatdan Yevropa va Osiyo o'rtasidagi muhim tranzit hududda joylashgan Markaziy Osiyo mamlakatlari uchun transport tizimining rivojlanishi nafaqat iqtisodiy o'sishni ta'minlashda, balki mintaqaviy integratsiyani chuqurlashtirishda, tashqi savdoni faollashtirishda va sarmoya jalb etishda hal qiluvchi ahamiyat kasb etmoqda. Mustaqillik yillarida O'zbekiston, Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston va Turkmaniston kabi davlatlar o'z transport tarmoqlarini modernizatsiya qilishga va xalqaro transport koridorlariga faol qo'shilish orqali global iqtisodiy tizimga integratsiyalashishga intildilar. Ayniqsa, Xitoy tomonidan

ilgari surilgan “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi, Transkaspiy xalqaro transport yo‘lagi (TITR), Lapis Lazuli va “Shimol-Janub” koridorlari mintaqaning geoiqtisodiy salohiyatini tubdan o‘zgartirib yubordi. Transport tizimi nafaqat tovar va xizmatlar almashinuvini ta‘minlovchi vosita, balki iqtisodiy o‘rish, bandlik darajasi, sanoat rivoji, ichki bozor integratsiyasi, eksport salohiyati va hududlararo tafovutlarni kamaytiruvchi vosita sifatida ko‘rilmoqda. Masalan, O‘zbekistonning 2022–2026 yillarga mo‘ljallangan Taraqqiyot strategiyasida transport-logistika infratuzilmasini rivojlantirish alohida ustuvor yo‘nalish sifatida belgilangani bejiz emas. Bu boradagi loyihalar (masalan, “Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston” temir yo‘li, “Toshkent–Andijon” avtomagistrali) mamlakat iqtisodiyotiga ko‘p jihatdan yangi nafas olib kiradi. Shu bilan birga, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 27.01.2025 yildagi PQ-28-son qarori bilan tasdiqlangan “Transport-logistika tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi” mamlakat transport tarmog‘ini kompleks rivojlantirishda muhim huquqiy asos bo‘lib xizmat qilmoqda. Ushbu qarorga ko‘ra, xalqaro yuk tashish hajmini kamida ikki baravarga oshirish, transport-logistika xizmatlari eksportini ikki baravargacha ko‘paytirish, konteyner tashish ulushini 1,5 barobarga oshirish, shuningdek, Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksi (LPI)da O‘zbekistonning o‘rnini 55-pog‘onadan yuqoriga ko‘tarish maqsad qilib qo‘yilgan. Shunga qaramay, mintaqada transport tizimi hali ham qator tizimli muammolarga duch kelmoqda. Jumladan, yo‘l va temiryo‘l infratuzilmasining notekis rivojlanishi, chegaralardagi bojxona to‘siqlari, multimodal logistika imkoniyatlarining yetarli emasligi, raqamli texnologiyalar joriy etilishini kechikishi, davlatlararo transport siyosatidagi muvofiqlik yetishmovchiligi iqtisodiy salohiyatning to‘liq ochilishini cheklamoqda.

Ushbu maqolada Mamlakatimizning transport tizimining hozirgi holati chuqur tahlil qilinadi, mintaqadagi yirik infratuzilma loyihalarining iqtisodiy o‘rishga ta‘siribaholanadi, shuningdek, kelgusida bu sohani rivojlantirish uchun zarur bo‘lgan chora-tadbirlar, institutlararo hamkorlik va siyosiy strategiyalar asoslab beriladi. Shu bilan birga, maqolada mintaqaviy hamkorlikning kuchayishi orqali transport tarmog‘i imkoniyatlaridan samarali foydalanish, xalqaro tajriba asosida ilg‘or modellarni joriy etish va barqaror iqtisodiy o‘rishni ta‘minlash yo‘llari ko‘rib chiqiladi.

Transport tizimi va uning iqtisodiy o‘rishga ta‘siri global va mintaqaviy ilmiy doiralarda keng muhokama qilinib kelinmoqda. Jahon banki tomonidan tuziladigan Logistics Performance Index (LPI) ko‘rsatkichlariga ko‘ra, logistika infratuzilmasi rivojlangan davlatlarda tashqi savdo hajmi va ichki iqtisodiy faollik yuqori bo‘ladi. Markaziy Osiyo mamlakatlarining ushbu indeksdagi past natijalari mintaqaning global bozorlar bilan

integratsiyalashuv imkoniyatlarini chegaralab qo'yayotganini ko'rsatadi. Asian Development Bank tomonidan ishlab chiqilgan CAREC Transport Strategiyasi 2030 doirasidagi tadqiqotlarda Markaziy Osiyo davlatlarida multimodal transport tarmoqlari va transchegaraviy logistika aloqalarini kengaytirish orqali iqtisodiy o'sishni jadallashtirish mumkinligi asoslab berilgan. Shu bilan birga, UNESCAP tadqiqotlarida Xitoy–Markaziy Osiyo–Yevropa yo'lagi mintaqaning strategik transit markaziga aylanishi uchun imkoniyatlar mavjudligi qayd etilgan. Mavjud muammolar orasida chegara nazorati va bojxona tartibotlarining murakkabligi, raqamli texnologiyalarning transport sohasida yetarli darajada joriy etilmaganligi, shuningdek, infratuzilmaning nomutanosibligi asosiy to'siqlardan biri sifatida ko'rsatiladi. Mahalliy tadqiqotlarda, jumladan O'zbekiston, Qozog'iston va Qirg'iziston misolida olib borilgan tahlillarda avtomobil va temiryo'l transportining ahvoli, ularning eskirganligi va investitsiyaviy oqimlarning sustligi transport xizmatlarining iqtisodiy samaradorligini cheklab kelayotgani ta'kidlangan. Jumaniyozov va Karimov kabi tadqiqotchilar O'zbekiston transport tizimida mavjud bo'lgan muammolar, jumladan logistika markazlarining yetishmasligi, tariflarning yuqoriligi va tizimli integratsiyaning yo'qligini ko'rsatgan. Shuningdek, BMT Yevropa iqtisodiy komissiyasi va TRACECA tashabbuslari orqali ishlab chiqilgan strategiyalarda davlatlararo hamkorlikni kuchaytirish va transport siyosatini uyg'unlashtirish zarurligi ilgari surilgan. Umuman olganda, transport infratuzilmasi va iqtisodiy o'sish o'rtasida kuchli bog'liqlik mavjud bo'lsa-da, Markaziy Osiyoda bu sohadagi ilmiy izlanishlar hali to'liq qamrovli emas. Ayniqsa, transport tizimi rivoji bilan bog'liq raqamli transformatsiya, institutsional islohotlar va investitsiyaviy mexanizmlarning o'zaro ta'siri chuqur o'rganishga muhtojligicha qolmoqda.

Transport tizimi Markaziy Osiyo mamlakatlarining iqtisodiy o'sishiga ta'sir ko'rsatuvchi muhim omil sifatida ko'zga tashlanadi, chunki u savdo, investitsiyalar va regional integratsiyani rag'batlantirish orqali iqtisodiy faoliyatni qo'llab-quvvatlaydi. Hozirgi holatda, O'zbekiston, Qozog'iston, Tojikiston, Qirg'iziston va Turkmaniston kabi davlatlar geografik joylashuvi va dengizga chiqish yo'lidan mahrumligi sababli transport infratuzilmasini rivojlantirishga alohida e'tibor qaratmoqda. Bu mamlakatlar uchun transport tizimi nafaqat mahalliy iqtisodiyotni, balki xalqaro savdo aloqalarini ham ta'minlaydi, ayniqsa Buyuk Ipak yo'lining zamonaviy versiyasi sifatida qayta tiklanish jarayonida. Transport infratuzilmasining rivojlanishi iqtisodiy o'sishga ta'sirini bir nechta yo'nalishlarda ko'rish mumkin. Avvalo, temir yo'l va avtomobil yo'llari tarmog'ining kengayishi yuk tashish xarajatlarini kamaytirib, eksport imkoniyatlarini oshiradi. Masalan, O'zbekistonda "Angren-Pop" temir yo'li va "Toshkent-Andijon" magistralining

modernizatsiyasi tranzit salohiyatini oshirdi va qo'shni davlatlar bilan savdo hajmini ko'paytirdi. Shu bilan birga, havo transporti, ayniqsa Toshkent xalqaro aeroportining kengayishi, yuqori qo'shimcha qiymatga ega mahsulotlarning xalqaro bozorga chiqishini tezlashtiradi. Biroq, infratuzilmaning eskirganligi va moliyaviy resurslarning cheklanganligi transport tizimining to'liq potensialini ishga solishga to'siq bo'lmoqda. Markaziy Osiyo mamlakatlarida transport tizimining iqtisodiy ta'siri hajmi va sifati jihatdan bir xil emas. Qozog'iston, neft va gaz eksporti uchun muhim tranzit yo'llariga ega bo'lib, temir yo'l tarmog'ini rivojlantirish orqali YaIM o'sishiga 10-12% hissa qo'shmoqda. Turkmaniston esa Kaspiy dengizi orqali dengiz transportini faollashtirib, gaz eksportini oshirishga muvaffaq bo'ldi. O'zbekistonda esa transport sektori YaIMning 6-8% sini tashkil etadi, lekin qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashishdagi cheklovlar samaradorlikni pasaytiradi. Tojikiston va Qirg'iziston kabi tog'li mamlakatlarda transport infratuzilmasi rivojlanishining sekinligi iqtisodiy o'sishni 2-3% ga cheklash xavfini keltirib chiqaradi, chunki tog' yo'llari va mavsumiy ob-havo sharoitlari logistikani murakkablashtiradi. Transport tizimining iqtisodiy o'sishga ta'sirini baholashda ekologik omillar ham e'tiborga olinishi lozim. Yuk tashishda qazilma yoqilg'idan ko'p foydalanish CO₂ chiqindilarini oshirib, uzoq muddatli iqtisodiy barqarorlikka tahdid soladi. Masalan, avtomobil transportining o'sishi O'zbekistonda 48,5% ga yetgan bo'lsa-da, bu jarayon ekologik yukni ham oshirdi. Shu sababli, elektr yuk mashinalarini joriy etish va yo'l qurilishini optimallashtirish kabi chora-tadbirlar iqtisodiy foyda bilan birga ekologik barqarorlikni ham ta'minlashi mumkin. Hozirgi paytda Markaziy Osiyo mamlakatlari transport tizimini rivojlantirish uchun xalqaro hamkorlikka tayanishmoqda. Xitoyning "Bitta belta, bitta yo'l" tashabbusi doirasida qurilayotgan loyihalar, masalan, "Markaziy Osiyo tranzit yo'llari" loyihasi, mintaqaviy savdo aylanmasini ko'paytirishga yordam bermoqda. Shu bilan birga, Rossiya va Yevropa Ittifoqi bilan hamkorlik temir yo'l tarmog'ini kengaytirishga imkon yaratdi. Biroq, bu loyihalar moliyaviy yukni oshirib, davlatlarning qarz darajasini ko'tarishi xavfi mavjud, bu esa iqtisodiy mustaqillikka putur yetkazishi mumkin. Transport infratuzilmasining rivojlanishi Markaziy Osiyo davlatlarining iqtisodiy o'sishiga bevosita ta'sir qiladi. O'zbekistonda transport sektori YaIMning 6-8% ni tashkil etsa, Qozog'istonda bu ko'rsatkich 10-12% gacha yetadi, chunki Qozog'iston neft va gaz eksporti uchun muhim tranzit yo'llariga ega.

Transport tizimining ekologik ta'siri ham e'tiborga olinishi zarur. Avtomobil transportining o'sishi, masalan, O'zbekistonda 48,5% ga yetgan bo'lsa-da, CO₂ chiqindilarini oshirib, ekologik barqarorlikka tahdid solmoqda. Shu sababli, elektr transporti va yo'l qurilishini optimallashtirish kabi chora-

tadbirlar iqtisodiy va ekologik barqarorlikni ta'minlashda muhim ahamiyatga ega. Xalqaro hamkorlik transport tizimining rivojlanishida muhim rol o'ynaydi. 2022-yilda O'zbekiston Xitoydan 1,5 milliard dollarlik investitsiyalarni jalb qildi, bu esa sement sektoridagi loyihalarni rivojlantirdi. Shu bilan birga, "Yevropa-Kavkaz-Osiyo" (TRASEKA) transport yo'lagi Markaziy Osiyo davlatlarini Yevropa va Osiyo bozorlariga ulash orqali savdo aylanmasini oshirdi. Transport infratuzilmasi va Markaziy Osiyo mamlakatlari transport tizimining potensialini baholash jarayoni murakkab va ko'p qirrali ma'lumotlar to'plamiga muhtojdir. Ushbu tahlil yuk tashish xarajatlari, yuklarni harakatlanish vaqti va ulushlari, ish sifati ko'rsatkichlari, transport tarmog'i zichligi (1000 kv.km ga), mintaqadagi yuk massasi zichligi, transport infratuzilmasiga investitsiyalar hajmi umumiy investitsiyalar ichidagi ulushi, mintaqalararo hamkorlikning rivojlanishi kabi ko'rsatkichlarni o'z ichiga oladi. Jahon banki tomonidan hisoblangan Logistika Ishlash Indeksi (LPI) ushbu mamlakatlarning transport tizimining samaradorligini baholashda muhim vosita hisoblanadi. So'nggi mavjud ma'lumotlar 2012-2018 yillarga oid bo'lib, LPI global reytingida 167 davlat orasida Qozog'iston 77-o'rinni, Tojikiston 147-o'rinni, O'zbekiston 117-o'rinni, Turkmaniston 142-o'rinni va Qirg'iziston 132-o'rinni egallagan. Ammo 2023-yilda yangi LPI reytingi nashr etilgan bo'lib, unda ushbu mamlakatlarning holati qayta baholangan va ko'proq zamonaviy ma'lumotlar asosida tahlil qilinishi mumkin. 2023-yilgi LPI reytingida Markaziy Osiyo davlatlari o'z o'rinlarini saqlab qolgan yoki sezilarli darajada o'zgartirgan. Masalan, Qozog'iston 71-o'ringa ko'tarilib, umumiy LPI balli 3,1 ga yetgan, bu uning tranzit salohiyatini yaxshilash va temir yo'l tarmog'ini modernizatsiya qilish choralari natijasidir. O'zbekiston 108-o'ringa tushib, 2,7 ballga ega bo'lgan, bu esa bojxona jarayonlaridagi murakkabliklar va infratuzilmaning yetarlicha rivojlanmaganligi bilan bog'liq. Tojikiston 139-o'ringa tushib, 2,2 ball olgan, bu tog'li hududlarning transport tarmog'iga ta'siri va investitsiyalarning cheklanganligini ko'rsatadi. Qirg'iziston 126-o'ringa ko'tarilib, 2,4 ballga ega bo'ldi, ammo logistik xizmatlar sifati hali ham past darajada qolmoqda.

XULOSA VA TAKLIFLAR. Markaziy Osiyo mamlakatlarining transport tizimi – mintaqaviy integratsiya, iqtisodiy taraqqiyot va global bozorlarga chiqishning asosiy strategik omillaridan biridir. Tahlillar shuni ko'rsatmoqdaki, so'nggi yillarda O'zbekiston, Qozog'iston, Qirg'iziston, Turkmaniston va Tojikiston tomonidan transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, tranzit salohiyatini oshirish, xalqaro yo'nalishlarni diversifikatsiya qilish bo'yicha muhim tashabbuslar amalga oshirilmoqda. Ayniqsa, Xitoyning "Bir kamar – bir yo'l" tashabbusi doirasidagi hamkorlik

loyihalar va Yevroosiyo tranzit koridorlarining rivojlanishi mintaqada transport tizimining iqtisodiy o'sishdagi rolini kuchaytirmoqda.

Shu bilan birga, mavjud transport-logistika tizimida tizimli muammolar – texnologik eskirish, integratsiyaning sustligi, bojxona hamkorligidagi uzilishlar, normativ-huquqiy nomuvofiqliklar va ekologik barqarorlik masalalari iqtisodiy o'sish sur'atlariga to'liq ta'sir ko'rsatmoqda. Shuning uchun mintaqaviy iqtisodiyotlarning barqaror rivojlanishini ta'minlashda transport siyosatini muvofiqlashtirish, davlat-xususiy sheriklik asosida yirik infratuzilma loyihalarini kengaytirish va raqamli texnologiyalarni joriy etish zarur. Xulosa qilib aytganda, Markaziy Osiyo mamlakatlarida zamonaviy, integratsiyalashgan va barqaror transport tizimining shakllanishi nafaqat milliy iqtisodiy o'sishga, balki butun mintaqaning global iqtisodiyotdagi rolini mustahkamlashga xizmat qiladi. Bu borada siyosiy iroda, mintaqaviy muvofiqlik va xalqaro hamkorlik muhim ahamiyat kasb etadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Всемирный банк. Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy — The Logistics Performance Index and Its Indicators. Washington, DC: The World Bank, 2023.
2. Asian Development Bank. CAREC Transport Strategy 2030. Manila: ADB, 2021.
3. UNESCAP. Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Regional Report. Bangkok: United Nations ESCAP, 2022.
4. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators. Geneva: UNECE, 2021.
5. TRACECA. Strategy for Development of the International Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia for 2022–2026. Baku: TRACECA Permanent Secretariat, 2022.
6. Jumaniyozov, U.M. R. O'zbekiston Respublikasi transport tizimining raqobatbardoshligini oshirish yo'llari. – T.: Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar, 2021. – No6. – B. 45–51.
7. Karimov, A. Sh. O'zbekiston logistika infratuzilmasining rivojlanish istiqbollari. – T.: TDIU ilmiy axborotnomasi, 2020. – No4. – B. 34–38.
8. Назаров, Б. Х. Марказий Осиёда транспорт инфратузилмасини ривожлантиришнинг иқтисодий самараси. – Т.: Иқтисодий тадқиқотлар журнали, 2022. Б. 19–26.
9. OECD. Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia. Paris: OECD Publishing, 2021.
10. Rodrigue, J.-P. The Geography of Transport Systems. 5th ed. – New York: Routledge, 2020.