

Date: 25th June-2026

O'ZBEKISTONDA MULTIMODAL TASHUVLARNI RIVOJLANTIRISH UCHUN
INVESTITSIYA RESURSLARINI JALB ETISH

Malikova Shoiraoy Baxtiyorovna

Buxoro davlat universiteti o'qituvchisi

Annotatsiya: Mazkur tezisdagi O'zbekistonda multimodal tashuvlarni rivojlantirish uchun investitsiya resurslarini jalb etishning iqtisodiy ahamiyati, mavjud holati va istiqbolli yo'nalishlari yoritilgan. Multimodal tashuvlar avtomobil, temir yo'l, havo va boshqa transport turlarini yagona logistika zanjirida birlashtirish orqali yuklarni tez, xavfsiz va nisbatan kam xarajat bilan yetkazib berishga xizmat qiladi. Tadqiqotda transport xizmatlari bozorining asosiy ko'rsatkichlari, tranzit salohiyatini oshirish bo'yicha davlat maqsadlari hamda davlat-xususiy sheriklik, xalqaro moliya institutlari, to'g'ridan to'g'ri xorijiy investitsiyalar va yashil moliyalashtirish mexanizmlaridan foydalanish masalalari tahlil qilinadi. Shuningdek, multimodal logistika markazlari, quruq portlar, konteyner terminallari va raqamli boshqaruv tizimlarini moliyalashtirish bo'yicha amaliy takliflar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: multimodal tashuvlar, logistika, investitsiya resurslari, transport koridori, quruq port, konteyner terminali, davlat-xususiy sheriklik, tranzit, raqamli logistika, yashil transport.

Kirish

Jahon iqtisodiyotida savdo aloqalari, sanoat kooperatsiyasi va elektron tijoratning kengayishi transport-logistika tizimlarining samarali ishlashini talab qilmoqda. Ayniqsa, dengiz portlariga bevosita chiqish imkoniyati bo'lmagan mamlakatlar uchun yuklarni bir nechta transport turi orqali tashishni tashkil etish iqtisodiy rivojlanishning muhim omiliga aylanadi. Multimodal tashuv deganda yukning avtomobil, temir yo'l, havo, dengiz yoki ichki suv transporti kabi ikki va undan ortiq transport turi yordamida, o'zaro bog'langan yagona logistika zanjiri asosida manzildan manzilga yetkazilishi tushuniladi.

O'zbekiston dunyodagi ikki karra dengizga chiqish imkoniyati cheklangan davlatlardan biri hisoblanadi. Shu bois eksport-import yuklarini xalqaro bozorlarga olib chiqish, tranzit vaqtini qisqartirish va tashish xarajatlarini kamaytirish masalasi mamlakat uchun strategik ahamiyatga ega. Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra, transport sektori mamlakat yalpi ichki mahsulotining qariyb 8 foizini shakllantiradi hamda taxminan 1 million kishini ish bilan ta'minlaydi. Biroq transport vositalari sonining tez o'sishi yo'l infratuzilmasi rivojlanishidan tezroq kechayotgani sababli transport tarmog'iga bosim kuchaymoqda.

Multimodal tashuvlarni rivojlantirish faqat yo'l yoki temir yo'l qurish bilan cheklanmaydi. Bu jarayon yuklarni qayta ortish terminallari, konteyner maydonchalari, omborxonalar, sovutkichli logistika tizimlari, bojxona punktlari, raqamli kuzatuv platformalari hamda yagona elektron hujjat aylanishi kabi infratuzilmaviy va institutsional elementlarni talab qiladi. Shuning uchun mazkur yo'nalishga davlat, xususiy sektor,



Date: 25th June-2026

xalqaro moliya institutlari va xorijiy investorlar resurslarini uyg'un jalb etish dolzarb vazifa hisoblanadi.

“O‘zbekiston — 2030” strategiyasining yangilangan maqsadli ko‘rsatkichlarida respublika hududi orqali tranzit yuk tashish hajmini 2030-yilga qadar 18,5 million tonnaga yetkazish belgilangan. Ushbu maqsadga erishish multimodal transport yo‘laklarini rivojlantirish, xalqaro logistika markazlarini tashkil etish va investitsiya loyihalarini kengaytirishni talab qiladi.

Asosiy qism

Multimodal tashuvlarning asosiy afzalligi yuklarning harakatini bitta transport turiga qaram qilib qo‘ymasdan, bir necha transport vositasining ustunliklaridan foydalanish imkonini berishidir. Masalan, yuk mahalliy ishlab chiqaruvchidan avtomobil transportida logistika markaziga yetkaziladi, u yerdan temir yo‘l orqali chegaragacha olib boriladi, keyinchalik xalqaro yo‘nalishda dengiz yoki havo transportiga yuklanadi. Bunday tizim ishlab chiqaruvchi, tashuvchi, ombor operatori, bojxona organlari va xaridor o‘rtasidagi jarayonlarni yagona zanjirga birlashtiradi.

O‘zbekistonda transport xizmatlari bozorining kengayib borayotgani multimodal tashuvlarga bo‘lgan ehtiyojning ortib borayotganini ko‘rsatadi. 2025-yil yakunlariga ko‘ra, transport xizmatlari hajmi 188,3 trillion so‘mni tashkil etdi. Shundan avtomobil transporti xizmatlari 95,9 trillion so‘m yoki jami transport xizmatlarining 50,9 foiziga teng bo‘ldi. Bu avtomobil transportining yetakchi o‘rinda ekanini ko‘rsatsa-da, uzoq masofali va eksport-import tashuvlarida temir yo‘l, havo transporti hamda terminal infratuzilmasi bilan integratsiyani kuchaytirish zarurligini anglatadi.

1-jadval¹

O‘zbekiston transport-logistika sohasining ayrim asosiy ko‘rsatkichlari

Ko‘rsatkich	Miqdori	Davri
Transport xizmatlari hajmi	188,3 trln so‘m	2025-yil
Avtomobil transporti xizmatlari hajmi	95,9 trln so‘m	2025-yil
Avtomobil transportining transport xizmatlaridagi ulushi	50,9 %	2025-yil
Barcha transport turlari orqali tashilgan yuklar	1 601,0 mln tonna	2025-yil
Yuk tashish hajmining o‘sishi	4,3 %	2025/2024-yil
Transport va saqlash tarmog‘ining yalpi qo‘shilgan qiymati	97,3 trln so‘m	2025-yil
Transport va saqlash tarmog‘ining YaIMdagi ulushi	5,5 %	2025-yil
Kichik biznesning avtomobil transportidagi yuk tashish ulushi	52,4 %	2025-yil
Kichik biznesning avtomobil yuk aylanmasidagi ulushi	77,4 %	2025-yil

¹ Muallif ishlanmasi (O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma‘lumotlari asosida tuzildi)



Date: 25th June-2026

Jadval ma'lumotlari transport-logistika tizimida xususiy tadbirkorlik subyektlarining roli yuqori ekanini ko'rsatadi. Xususan, kichik biznes subyektlari avtomobil transporti orqali tashilgan yuklarning 52,4 foizini, yuk aylanmasining esa 77,4 foizini amalga oshirgan. Bu holat multimodal tashuvlarni rivojlantirishda kichik va o'rta transport-logistika korxonalarini investitsiya, lizing, sug'urta va imtiyozli kreditlar bilan qo'llab-quvvatlash zarurligini bildiradi.

Multimodal tashuvlar uchun investitsiya resurslari, avvalo, quyidagi obyektlarga yo'naltirilishi maqsadga muvofiq:

- temir yo'l, avtomobil yo'li va aeroportlar tutashgan hududlarda multimodal logistika markazlarini tashkil etish;
- konteyner terminali va quruq portlarni barpo etish;
- zamonaviy omborlar, sovutkichli saqlash tizimlari hamda yuklarni saralash markazlarini qurish;
- eksportbop qishloq xo'jaligi mahsulotlari uchun maxsus sovuq logistika zanjirlarini yaratish;
- temir yo'l stansiyalari va chegara punktlarida yuklarni tezkor qayta ortish quvvatlarini oshirish;
- elektron navbat, elektron bojxona, GPS-monitoring va yagona raqamli transport platformalarini joriy etish;
- ekologik toza yuk avtomobillari, elektr yuk tashish vositalari va energiya tejamkor terminallarni moliyalashtirish.

Bugungi kunda transport va logistika infratuzilmasiga kiritiladigan investitsiyalar nafaqat tashish hajmini oshiradi, balki eksport qiluvchilarning xarajatlarini kamaytirishga ham xizmat qiladi. Jahon banki ekspertlari O'zbekistonda logistika infratuzilmasini rivojlantirish, bojxona tartiblarini raqamlashtirish va multimodal transport tarmoqlari orqali o'zaro bog'liqlikni kuchaytirish xalqaro qiymat zanjirlariga integratsiyani yaxshilashini qayd etgan.

Multimodal tashuvlarni rivojlantirishda davlat-xususiy sheriklik mexanizmi alohida ahamiyatga ega. Davlat strategik yo'nalishlar, masalan, temir yo'l liniyalari, chegaraoldi infratuzilmasi, asosiy avtomobil yo'llari va bojxona tizimlariga mablag' ajratishi mumkin. Xususiy sektor esa konteyner terminallari, omborlar, yuk tashish parki, servis markazlari va raqamli logistika platformalariga sarmoya kiritishi maqsadga muvofiqdir.

Jahon banki tahliliga ko'ra, 2024-yil oxiriga kelib O'zbekistondagi davlat-xususiy sheriklik loyihalari bo'yicha jami majburiyatlar 31 milliard AQSH dollariga yetgan. Biroq ushbu loyihalarning qariyb 90 foizi energetika sektoriga to'g'ri kelgan, transport sohasidagi investitsiyalar esa asosan davlat tomonidan moliyalashtirilgan. Bu transport-logistika sohasida xususiy kapital va davlat-xususiy sheriklik salohiyatidan hali yetarli darajada foydalanilmayotganini anglatadi.

Shu sababli multimodal loyihalar uchun alohida investitsiya portfelini shakllantirish zarur. Bunda har bir loyiha bo'yicha yuk oqimi, hududiy talab, kutilayotgan daromad, tashish xarajatlarining kamayishi, ish o'rinlari soni, eksport imkoniyatlari va ekologik



Date: 25th June-2026

samaradorlik oldindan baholanishi kerak. Investor uchun loyihaning tijoriy jozibadorligi aniq ko'rsatkichlar bilan asoslab berilishi lozim.

Xalqaro moliya institutlari mablag'laridan foydalanish ham muhim yo'nalish hisoblanadi. Jahon banki 2026-yil mart oyida O'zbekistonda transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish hamda transport sohasidagi islohotlarni qo'llab-quvvatlash uchun 200 million AQSH dollari miqdoridagi loyihani ma'qulladi. Mazkur loyiha doirasida Surxondaryo viloyatidagi M41 yo'lining 91 kilometrlik qismi rekonstruksiya qilinishi, yo'l to'rt qatorli avtomagistralga aylantirilishi, multimodal transport strategiyasini ishlab chiqish ko'zda tutilgan.

Mazkur loyiha tajribasi shuni ko'rsatadiki, yirik investitsiyalar faqat yo'l qurishga emas, balki transport turlarini o'zaro bog'lash, yuk oqimlarini prognozlash, raqamli ma'lumotlar bazasini yaratish va transport korxonalarining boshqaruv sifatini yaxshilashga ham yo'naltirilishi zarur. Ayniqsa, "O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyatida korporativ boshqaruv, moliyaviy shaffoflik va xizmatlarni rejalashtirish tizimini takomillashtirish xususiy investitsiyalarni jalb etish imkoniyatini oshiradi.

Multimodal tashuvlarga investitsiyalarni jalb qilishni takomillashtirish uchun quyidagi amaliy takliflarni ilgari surish mumkin:

Birinchidan, Toshkent, Buxoro, Navoiy, Farg'ona vodiysi va Termiz kabi iqtisodiy hamda tranzit salohiyati yuqori hududlarda multimodal logistika markazlarini bosqichma-bosqich tashkil etish lozim. Ushbu markazlar avtomobil, temir yo'l va havo transporti tarmoqlariga bevosita ulangan bo'lishi kerak.

Ikkinchidan, transport-logistika loyihalarining yagona elektron investitsiya portfelini yaratish zarur. Unda loyihaning umumiy qiymati, kutilayotgan daromadi, yuk oqimi, investor uchun imtiyozlar, yer maydoni, infratuzilma holati va iqtisodiy samaradorligi ochiq ko'rsatilishi lozim.

Uchinchidan, eksport qiluvchi korxonalar, fermer xo'jaliklari va logistika operatorlarini yagona raqamli platformaga birlashtirish talab etiladi. Bunday tizim bo'sh transport vositalari, ombor maydonlari, konteynerlar va yuk oqimlari to'g'risidagi ma'lumotlarni tezkor almashish imkonini beradi.

To'rtinchidan, quruq portlar va konteyner terminallari faoliyatida bojxona hamda sanitariya nazoratini raqamlashtirish, "yagona darcha" va "yashil yo'lak" tizimlarini kengaytirish lozim. Bu yuklarning chegarada turib qolish vaqtini qisqartiradi.

Beshinchidan, transport infratuzilmasini ekologik talablar asosida moliyalashtirish zarur. Bunda elektrobuslar, elektr yuk avtomobillari, energiya tejankor sovutkichli omborlar, quyosh energiyasi bilan ishlaydigan terminal tizimlari va past uglerodli logistika yechimlariga yashil moliya vositalarini jalb etish maqsadga muvofiqdir.

Xulosa

Xulosa qilib aytganda, multimodal tashuvlarni rivojlantirish O'zbekistonning transport-tranzit salohiyatini oshirish, eksport geografiyasini kengaytirish, logistika xarajatlarini kamaytirish va hududlar iqtisodiy faolligini kuchaytirishning muhim omilidir. 2025-yilda mamlakatda transport xizmatlari hajmining 188,3 trillion so'mga, barcha



Date: 25th June-2026

transport turlari orqali tashilgan yuklar hajmining 1,6 milliard tonnaga yetgani transport-logistika infratuzilmasiga talab ortib borayotganini ko'rsatadi.

Multimodal tashuvlarni samarali tashkil etish uchun avtomobil, temir yo'l, havo transporti, terminal, omborxona, bojxona va raqamli boshqaruv tizimlarini yagona zanjirga birlashtirish lozim. Bu esa yuqori hajmdagi investitsiya resurslarini talab qiladi.

Kelgusida transport sohasiga investitsiyalarni jalb qilishda davlat mablag'lari, davlat-xususiy sheriklik, xalqaro moliya institutlari kreditlari, to'g'ridan to'g'ri xorijiy investitsiyalar, lizing va yashil obligatsiyalardan kompleks foydalanish maqsadga muvofiqdir. Ayniqsa, transport sohasida davlat-xususiy sheriklik loyihalari ulushini oshirish orqali byudjet yukini kamaytirish, xizmatlar sifatini yaxshilash va zamonaviy boshqaruv tajribasini joriy qilish mumkin.

Natijada O'zbekiston xalqaro transport yo'laklariga chuqurroq integratsiyalashib, tranzit yuk tashish hajmini oshirish, eksport-import operatsiyalarini tezlashtirish va Markaziy Osiyodagi muhim logistika markazlaridan biriga aylanish imkoniyatiga ega bo'ladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2026-yil 16-fevraldagi PF-21-son Farmoni. Mamlakat taraqqiyotining 2030-yilgacha bo'lgan davrdagi ustuvor yo'nalishlari bo'yicha davlat dasturi to'g'risida.
2. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. O'zbekiston Respublikasida xizmatlar sohasining asosiy ko'rsatkichlari. 2025-yil yanvar-dekabr ma'lumotlari.
3. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. Transport va kommunikatsiyalar. 2025-yil yakunlari bo'yicha statistik ma'lumotlar.
4. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. Kichik biznes subyektlarining asosiy ko'rsatkichlari. 2025-yil.
5. World Bank. Uzbekistan to Modernize Transport Infrastructure and Reform the Sector with Support from the World Bank. 2026.
6. World Bank. Uzbekistan – Country Economic Memorandum: Fostering Private Sector-Led Growth and Global Integration. 2025.
7. World Bank. Connectivity and Transport Sector Improvement Project: Project Information Document. 2026.

