

Date: 25th June-2026

TRANSPORT-LOGISTIKA MARKAZLARINI TASHKIL ETISHDA
INVESTITSIYA SAMARADORLIGINI OSHIRISH YO‘LLARI

Malikova Shoiraoy Baxtiyorovna

Buxoro davlat universiteti o‘qituvchisi

Annotatsiya Mazkur tezisd a O‘zbekistonda transport-logistika markazlarini tashkil etish jarayonida investitsiya samaradorligini oshirish masalalari tahlil qilinadi. Transport-logistika markazlari yuklarni qabul qilish, saqlash, saralash, qayta ortish, bojxona rasmiylashtiruvi, ekspeditorlik hamda axborot xizmatlarini bir hududda birlashtiruvchi infratuzilma obyektlari hisoblanadi. Ularni tashkil etishga yo‘naltirilgan investitsiyalarning samaradorligi markazning joylashuvi, yuk oqimlari, transport tarmoqlariga ulanish darajasi, xizmatlar tarkibi, raqamli boshqaruv tizimlari va moliyalashtirish manbalarining oqilona shakllantirilishiga bog‘liq. Tezisd a davlat-xususiy sheriklik, aralash moliyalashtirish, raqamli logistika, “yashil” texnologiyalar, bosqichma-bosqich qurilish va loyiha samaradorligini baholash mezonlaridan foydalanish bo‘yicha takliflar ishlab chiqilgan.

Kalit so‘zlar: transport-logistika markazi, investitsiya samaradorligi, logistika infratuzilmasi, davlat-xususiy sheriklik, yuk oqimi, omborxona, konteyner terminali, raqamli logistika, sof joriy qiymat, ichki daromadlilik normasi.

Kirish

Bozor iqtisodiyoti sharoitida tovarlar harakatining tezligi, yuklarni saqlash sifati, tashish xarajatlari va logistika xizmatlarining ishonchliligi korxonalarining raqobatbardoshligiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi. Shu sababli transport-logistika markazlarini tashkil etish sanoat, qishloq xo‘jaligi, eksport, savdo va elektron tijoratning rivojlanishini ta’minlaydigan muhim investitsion yo‘nalishlardan biri hisoblanadi.

Transport-logistika markazi yuklarni qabul qilish, vaqtincha saqlash, saralash, qayta ortish, konteynerlarni qayta ishlash, bojxona rasmiylashtiruvi, ekspeditorlik, sug‘urta va raqamli kuzatuv xizmatlarini yagona hududda jamlaydi. Bunday markazlar yuk jo‘natuvchi, tashuvchi, ombor operatori, bojxona organi va yakuniy iste’molchi o‘rtasidagi jarayonlarni qisqartirib, logistika zanjirining uzluksizligini ta’minlaydi.

O‘zbekiston Respublikasining “Transport to‘g‘risida”gi Qonuniga muvofiq, transport-logistika markazlari xalqaro va hududiy shaklda tashkil etilishi mumkin. Xalqaro markazlar bojxona chegarasi orqali olib o‘tiladigan yuklar va transport vositalari bilan bog‘liq operatsiyalarni bajarishga mo‘ljallangan bo‘lsa, hududiy markazlar viloyatlar hamda tumanlar kesimida yuklarni yig‘ish va tarqatish vazifasini bajaradi.

2025-yil yakunlariga ko‘ra, O‘zbekistonda transport xizmatlari hajmi 188,3 trillion so‘mga yetdi. Uning 50,9 foizi yoki 95,9 trillion so‘mi avtomobil transporti xizmatlari hissasiga to‘g‘ri kelgan. Yordamchi transport faoliyati, ya’ni terminal, ombor, yuklarni qayta ishlash va logistika bilan bog‘liq xizmatlar ulushi 14,8 foizni tashkil etgan. Bu



Date: 25th June-2026

ko'rsatkichlar transport-logistika infratuzilmasini kengaytirish hamda xususiy investitsiyalarni jalb qilish zaruratini ko'rsatadi.

"O'zbekiston — 2030" strategiyasida transport xizmatlari hajmini 2030-yilga qadar 320 trillion so'mga yetkazish vazifasi belgilangan. Mazkur maqsadga faqat transport vositalari sonini oshirish orqali emas, balki zamonaviy logistika markazlari, konteyner terminallari, sovutkichli omborlar, bojxona-logistika majmualari va raqamli xizmatlar tarmog'ini rivojlantirish orqali erishish mumkin.

Asosiy qism

Transport-logistika markazlarida investitsiya samaradorligining mazmuni

Transport-logistika markaziga kiritilgan investitsiyaning samaradorligi faqat qurilgan bino yoki sotib olingan uskuna qiymati bilan belgilanmaydi. Uning haqiqiy samaradorligi markazning yuk oqimini jalb qilishi, tashish xarajatlarini kamaytirishi, xizmatlardan olinadigan daromadni oshirishi va hududdagi tadbirkorlik faolligiga ta'siri bilan baholanadi.

Investitsiya samaradorligini uch yo'nalishda ko'rib chiqish maqsadga muvofiq:

1-jadval²

Investitsiya samaradorligining yo'nalishlari

Samaradorlik turi	Asosiy mazmuni	Baholash mezonlari
Moliyaviy samaradorlik	Investor uchun daromadlilik va mablag'larning qaytishi	Sof joriy qiymat, ichki daromadlilik normasi, foyda, qoplash muddati
Iqtisodiy samaradorlik	Hudud va tarmoq uchun iqtisodiy foyda	Tashish xarajatlarining kamayishi, eksport hajmi, yangi ish o'rinlari
Ijtimoiy-ekologik samaradorlik	Jamiyat va atrof-muhit uchun ta'sir	Tirbandlikning kamayishi, yoqilg'i tejalishi, chiqindilar va zararli gazlar kamayishi

Transport-logistika markazlarining samarali ishlashi, avvalo, joylashuvning to'g'ri tanlanishiga bog'liq. Markaz avtomobil va temir yo'l tarmoqlariga, yirik ishlab chiqarish hududlariga, eksportyor korxonalarga, chegara punktlariga yoki aeroportlarga yaqin bo'lishi kerak. Vazirlar Mahkamasining 2025-yil 8-oktabrdagi 633-son qarorida transport-logistika markazlari joylashgan hududda kamida bir yoki bir nechta transport turidan foydalanish imkoniyati mavjud bo'lishi belgilangan. Xalqaro transport-logistika markazi kamida 4 gektar, hududiy markaz esa kamida 3 gektar maydonga ega bo'lishi lozim.

Bu talablar markazni oddiy omborxona sifatida emas, balki yuklarni bir transport turidan boshqasiga tez va xavfsiz o'tkazuvchi infratuzilmaviy majmua sifatida shakllantirish zarurligini anglatadi.

Investitsiya samaradorligini oshirishning asosiy yo'llari

Birinchi yo'nalish — loyihalarni yuk oqimi va hududiy talab asosida tanlashdir. Har bir logistika markazi tashkil etilishidan oldin hududdagi sanoat korxonalari, fermer xo'jaliklari, eksportyorlar, importyorlar, chakana savdo tarmoqlari va elektron tijorat

² Muallif ishlanmasi

Date: 25th June-2026

subyektlarining yuk oqimi aniqlanishi zarur. Yuk oqimi yetarlicha bo'lmagan hududda yirik logistika markazini barpo etish investitsiya qaytish muddatini uzaytiradi.

Ikkinchi yo'nalish — markazlarni bosqichma-bosqich qurish hisoblanadi. Dastlab transport-logistika markazida yuk maydoni, oddiy ombor, konteynerlarni qabul qilish joyi, elektron navbat tizimi va bojxona xizmati tashkil etilishi mumkin. Keyingi bosqichlarda sovutkichli ombor, saralash liniyasi, temir yo'l shoxobchasi, sertifikatlash laboratoriyasi, ekspeditorlik va sug'urta xizmatlari qo'shiladi. Bu usul katta hajmdagi mablag'larni bir vaqtning o'zida sarflash xavfini kamaytiradi.

Uchinchi yo'nalish — xizmatlar tarkibini diversifikatsiya qilishdir. Logistika markazi faqat yuklarni saqlash yoki qayta ortish bilan cheklanib qolmasligi kerak. Uning daromad manbalari quyidagilardan shakllanishi maqsadga muvofiq:

- yuklarni ortish-tushirish va konteyner xizmatlari;
- qisqa va uzoq muddatli omborxona ijarasi;
- sovutkichli saqlash xizmati;
- bojxona brokerligi va elektron deklaratsiya;
- yuklarni markalash, qadoqlash va saralash;
- yuklarni sug'urtalash;
- ekspeditorlik va yetkazib berishni boshqarish;
- elektron savdo uchun buyurtmalarni yig'ish va tarqatish.

Bir nechta xizmat turlarining joriy etilishi markazning faqat bitta daromad manbasiga bog'lanib qolishini oldini oladi va investor uchun moliyaviy xavflarni kamaytiradi.

To'rtinchi yo'nalish — davlat-xususiy sheriklik mexanizmlaridan foydalanishdir. Davlat tashqi yo'l, elektr tarmog'i, suv, kanalizatsiya, bojxona hududi va temir yo'lga ulanish kabi umumiy infratuzilmani yaratishi mumkin. Xususiy investor esa terminal, ombor, texnika, yuk ortish uskunalari, boshqaruv tizimi va xizmat ko'rsatish faoliyatiga mablag' yo'naltiradi.

Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra, 2024-yil oxirida O'zbekistondagi davlat-xususiy sheriklik loyihalari bo'yicha umumiy majburiyatlar 31 milliard AQSH dollariga yetgan. Biroq ushbu loyihalarining qariyb 90 foizi energetika sohasiga to'g'ri kelgan. Bu esa transport-logistika tarmog'ida davlat-xususiy sheriklik asosidagi loyihalarni kengaytirish uchun katta zaxira mavjudligini bildiradi.

Beshinchi yo'nalish — raqamli boshqaruv tizimlarini investitsion loyiha tarkibiga kiritishdir. Zamonaviy logistika markazida transport vositalarining kirib-chiqishi, ombordagi bo'sh joylar, yuklarning harakati, konteynerlar holati, bojxona rasmiylashtiruvi va to'lovlar yagona elektron tizim orqali boshqarilishi lozim. 2025-yilda qabul qilingan tartibda transport-logistika markazlarining yagona reyestri, elektron baholash tizimi va "E-logistika" axborot tizimi orqali faoliyat ko'rsatkichlarini yuritish nazarda tutilgan.

Raqamlashtirish quyidagi iqtisodiy natijalarni beradi: yuklarni rasmiylashtirish vaqti qisqaradi, transport vositalarining bo'sh turib qolishi kamayadi, xizmatlar shaffofligi oshadi, noqonuniy to'lovlar kamayadi va markazning umumiy o'tkazuvchanlik quvvati ortadi.



Date: 25th June-2026

Oltinchi yo‘nalish — “yashil” logistika yechimlarini joriy etishdir. Quyosh panellari, energiya tejamkor sovutkich tizimlari, elektr yuk ko‘targichlar, yomg‘ir suvini yig‘ish uskunalari, elektr transport vositalari uchun quvvatlash stansiyalari dastlabki kapital xarajatlarni oshirishi mumkin. Ammo uzoq muddatda ular elektr energiyasi va yoqilg‘i xarajatlarini kamaytirib, markazning operatsion foydasini oshiradi. Jahon banki ham transport-logistika tizimini rivojlantirishda raqamli yechimlar, bojxona tartiblarini soddalashtirish va bir necha transport turlariga asoslangan tarmoqlarni kengaytirishni muhim yo‘nalish sifatida ko‘rsatadi.

Investitsiya samaradorligini baholash modeli

Transport-logistika markazlari loyihalarini baholashda sof joriy qiymat, ichki daromadlilik normasi, investitsiyaning qoplash muddati va rentabellik ko‘rsatkichlaridan foydalanish lozim.

Sof joriy qiymat quyidagi formula orqali aniqlanadi:

$$NPV = \sum \frac{CF_t}{(1+r)^t} - I_0$$

Bu yerda:

- NPV — sof joriy qiymat;
- CF_t — har bir davrdagi sof pul oqimi;
- r — diskont stavkasi;
- I_0 — dastlabki investitsiya miqdori.

Agar sof joriy qiymat musbat bo‘lsa, loyiha investor uchun iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq deb baholanadi.

Transport-logistika markazlarida investitsiya samaradorligini oshirish uchun quyidagi mexanizmlarni joriy etish maqsadga muvofiq:

1. Har bir hudud uchun sanoat, qishloq xo‘jaligi, eksport va savdo oqimlariga asoslangan logistika xaritasini ishlab chiqish lozim.
2. Loyiha tanlashda markazning kamida 60–70 foiz quvvat bilan ishlashi uchun yetarli yuk oqimi mavjudligi oldindan baholanishi kerak.
3. Davlat tashqi infratuzilmani, xususiy investor esa xizmat ko‘rsatish va operatsion faoliyatni moliyalashtiradigan aniq davlat-xususiy sheriklik modeli ishlab chiqilishi zarur.
4. Transport-logistika markazlari faoliyatida bojxona, soliq, sertifikatlash, bank, sug‘urta va transport xizmatlarini “yagona darcha” tamoyili asosida tashkil etish lozim.
5. Sovutkichli omborlar, meva-sabzavotlarni qadoqlash va saralash liniyalari, eksport sertifikatlash laboratoriyalarini logistika markazlari tarkibiga kiritish kerak.
6. Markazlarning asosiy ko‘rsatkichlari — yuk aylanishi, konteynerlar soni, ombor maydonidan foydalanish darajasi, transport vositalarining kutish vaqti, raqamli hujjatlar ulushi hamda energiya sarfi doimiy monitoring qilinishi lozim.
7. Xalqaro transport yo‘laklari, chegaraoldi hududlari, aeroportlar va temir yo‘l stansiyalari yaqinida joylashgan markazlar uchun soliq, bojxona va yer ajratish bo‘yicha qo‘shimcha rag‘batlar joriy etilishi maqsadga muvofiqdir.



Xulosa

Transport-logistika markazlarini tashkil etish O‘zbekistonning eksport salohiyatini oshirish, tashish xarajatlarini kamaytirish, hududiy ishlab chiqarishni rag‘batlantirish va xalqaro transport yo‘laklariga integratsiyani kuchaytirishda muhim ahamiyatga ega. Biroq bunday markazlarga yo‘naltirilgan investitsiyalar faqat qurilish bilan cheklanmasligi, balki yuk oqimi, raqamli texnologiyalar, bojxona xizmatlari, ombor infratuzilmasi, temir yo‘l va avtomobil tarmoqlariga ulanish imkoniyatlari bilan uyg‘un holda shakllantirilishi lozim.

Investitsiya samaradorligini oshirishning eng muhim sharti — transport-logistika markazlarini bozor talabiga asoslangan holda joylashtirish, xizmatlarni diversifikatsiya qilish, davlat-xususiy sheriklikdan foydalanish va raqamli boshqaruv tizimlarini joriy etishdir. Shuningdek, markazlarning bosqichma-bosqich qurilishi, energiya tejamkor texnologiyalardan foydalanish hamda investitsion loyihalarning sof joriy qiymat va ichki daromadlilik normasi asosida baholanishi moliyaviy xavflarni kamaytiradi.

Natijada transport-logistika markazlari nafaqat yuk saqlash maydoni, balki eksport, import, ichki savdo, elektron tijorat va hududiy iqtisodiy rivojlanishni birlashtiruvchi zamonaviy infratuzilmaviy markazga aylanishi mumkin.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. O‘zbekiston Respublikasining “Transport to‘g‘risida”gi O‘RQ–706-son Qonuni, 2021-yil 9-avgust.
2. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2025-yil 8-oktabrdagi 633-son qarori. Transport-logistika markazlari faoliyatini baholash va yuritish tartibi to‘g‘risida.
3. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti. “O‘zbekiston — 2030” strategiyasi.
4. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. O‘zbekiston Respublikasida xizmatlar sohasining asosiy ko‘rsatkichlari, 2025-yil yanvar–dekabr.
5. World Bank. Uzbekistan: Building Blocks for Integrated Transport and Logistics Development. Washington, D.C., 2020.

