SCIENCE HUB REVIEW
2026
Volume 1
Issue 5
www.sciencehubreview.uz
ILMIY ELEKTRON JURNAL

O‘ZBEKISTONNING TRANZIT SALOHIYATINI OSHIRISHDA MULTIMODAL VA INTERMODAL TASHUVLARNI RIVOJLANTIRISH ISTIQBOLLARI

Uzganbayeva D. T.

Farg‘ona davlat universiteti, “Iqtisodiyot” fakulteti o‘qituvchisi

Abdumalikov S. A.

Farg‘ona davlat universiteti, “Iqtisodiyot” fakulteti 23.125-guruh talabasi

Ne’matov D. N.

Farg‘ona davlat universiteti, “Iqtisodiyot” fakulteti 23.125-guruh talabasi

Annotatsiya

Mazkur tezisda O‘zbekistonning tranzit salohiyatini oshirishda multimodal va intermodal tashuvlarning o‘rni, mavjud holati va rivojlanish istiqbollari tahlil qilinadi. Mamlakatning dengizga chiqish imkoniyati yo‘qligi, tranzit yuk hajmining so‘nggi yillardagi o‘sishi, Xitoy–Yevropa yo‘nalishidagi tranzit bozoridagi ulushning pastligi, logistika markazlari va quruq portlar tarmog‘ini kengaytirish yo‘nalishlari yoritiladi. Shuningdek, konteyner tashuvlari, Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston–Afg‘oniston va O‘rta koridor yo‘nalishlari, bojxona jarayonlarini raqamlashtirish hamda yagona logistika operatorlarini shakllantirish masalalari ko‘rib chiqiladi. Tadqiqot natijalari tranzit daromadlarini oshirish va O‘zbekistonni Yevroosiyodagi yetakchi logistika markaziga aylantirishga xizmat qiladi.

Kalit so‘zlar

tranzit salohiyati, multimodal tashuv, intermodal tashuv, logistika markazi, quruq port, konteyner tashuvlari, transport koridori, bojxona rasmiylashtiruvi, O‘rta koridor.

Dunyo savdosida yuk tashish xarajatlari va yetkazib berish muddatlari davlatlarning raqobatbardoshligini belgilovchi omillardan biriga aylandi. Dengizga bevosita chiqish imkoniyati bo‘lmagan O‘zbekiston uchun bu masala yanada dolzarb, chunki mamlakat tashqi savdosi qo‘shni davlatlar hududlari orqali amalga oshiriladi. Shu bois transport tizimini rivojlantirish va tranzit salohiyatidan samarali foydalanish nafaqat logistika, balki iqtisodiy o‘sishni ta’minlashning strategik yo‘nalishi hisoblanadi. 2025-yilda

O‘zbekistonning tashqi savdo aylanmasi 81,2 mlrd dollarga yetib, 2024-yilga nisbatan 20,7 foiz oshgan, bu esa transport-logistika xizmatlariga bo‘lgan talabning ortib borayotganini ko‘rsatadi.

Tranzit salohiyatini oshirishda multimodal va intermodal tashuvlar alohida o‘rin tutadi. Multimodal tashuv — yukning kamida ikki xil transport turida, yagona shartnoma va yagona mas’ul operator ostida tashilishi bo‘lsa, intermodal tashuv — yukning bir xil yuk birligida (odatda konteynerda) transport turlari almashganda yukning o‘zi qayta ortilmasdan tashilishidir. Ikkala yondashuv ham yuk egasi uchun xarajat va vaqtni kamaytiradi, bojxona nazoratini yagona jarayonga birlashtirish imkonini beradi hamda atrof-muhitga ta’sirni pasaytiradi.

O‘zbekistonda tranzit yuklar hajmi 2025-yilda 15,3 mln tonnaga yetib, 2021-yilga nisbatan 54 foiz oshdi. Biroq mamlakatning Xitoy–Yevropa yo‘nalishidagi tranzit bozoridagi ulushi hozircha 1–2 foizdan oshmaydi. Rasmiy baholarga ko‘ra, yiliga qo‘shimcha 15–20 mln tonna xalqaro tranzit yukni jalb etish 400–600 mln dollar qo‘shimcha daromad keltirishi, logistika markazlari va terminallarga qariyb 3 mlrd dollar sarmoya jalb qilinishiga va 50 ming doimiy ish o‘rni yaratilishiga imkon beradi. Mamlakatda xalqaro tranzit koridorlarining uzunligi taxminan 4 ming km, temir yo‘l tarmog‘i esa 4,7 ming km ni tashkil etadi.

Multimodal va intermodal tashuvlarning rivojlanishini bir qator omillar belgilaydi. Avvalo, konteyner tashuvlari hajmining ortishi muhim ahamiyat kasb etadi. 2025-yilda temir yo‘l orqali eksport va import konteynerlari hajmi 355,7 ming TEUga yetib, o‘tgan yilga nisbatan 21 foiz oshgan. Bu intermodal tashuvlar uchun talab shakllanganini ko‘rsatadi.

Ikkinchi omil — logistika infratuzilmasining kengayishidir. Mamlakatda 24 ta transport-logistika markaziga xalqaro quruq port maqomi berilgan, Toshkent, Navoiy va Namangan hududlarida logistika uzellari rivojlantirilmoqda. Navoiy xalqaro aeroporti havo, temir yo‘l va avtomobil transportini bog‘lovchi multimodal markaz sifatida shakllantirilmoqda. Biroq 2025-yilda aeroport terminalida qayta ishlangan yuk hajmi (taxminan 8,8 ming tonna) uning loyihaviy quvvatining atigi 9 foizini tashkil etgan. Bu

infratuzilma yaratishning o‘zi yetarli emasligini, muntazam operatorlar va yuk egalarini jalb qilish zarurligini ko‘rsatadi.

Uchinchi omil — yangi transport koridorlari bo‘yicha hamkorlikdir. O‘rta koridor bo‘yicha yuk hajmi 2020-yildagi 500 ming tonnadan 2025-yilda 1 mln tonnadan oshgan. Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston–Afg‘oniston multimodal yo‘nalishi bo‘yicha Xitoyning yirik logistika kompaniyalari bilan memorandumlar imzolangan, afg‘on operatorlari ishtirokida tajriba tariqasidagi multimodal tashuvlar boshlangan. O‘zbekiston–Turkmaniston–Eron–Turkiya yo‘nalishida ham yagona multimodal koridor shakllantirish masalasi muhokama qilinmoqda.

Shu bilan birga, tranzit salohiyatini to‘liq ro‘yobga chiqarishga to‘sqinlik qilayotgan muammolar saqlanib qolmoqda. Ular orasida chegara o‘tkazish punktlarining o‘tkazuvchanlik quvvati cheklanganligi, transport turlari o‘rtasida tariflar va hujjat aylanishining muvofiqlashtirilmaganligi, yagona “eshik-eshikkacha” mas’ul operatorlarning yetishmasligi, bojxona jarayonlarining bir qismi hali to‘liq raqamlashtirilmaganligi hamda qo‘shni davlatlar bilan texnik standartlar va tarif siyosatidagi tafovutlar kiradi.

Yuqoridagilarni inobatga olgan holda, O‘zbekistonning tranzit salohiyatini oshirishda multimodal va intermodal tashuvlarni rivojlantirishning istiqbolli yo‘nalishlarini quyidagicha belgilash mumkin:

– Toshkent, Navoiy, Namangan va chegara hududlarida yirik multimodal logistika markazlari va quruq portlar tarmog‘ini kengaytirish hamda ularni temir yo‘l va avtomobil yo‘llari bilan yagona tizimga ulash;

– konteyner poezdlari va intermodal terminallar quvvatini oshirish, bo‘sh konteynerlar aylanishini yaxshilash;

– “eshik-eshikkacha” xizmat ko‘rsatuvchi yagona multimodal operatorlarni shakllantirish va xususiy ekspeditorlarning xalqaro tashuvlardagi ishtirokini kengaytirish;

– tranzit yuklar uchun bojxona rasmiylashtiruvini soddalashtirish, “yagona darcha”, elektron oldindan deklaratsiyalash va raqamli TIR yo‘lagi tizimlarini transport turlari bo‘yicha uyg‘unlashtirish;

– chegara o‘tkazish punktlarini modernizatsiya qilish, elektron navbat va yuklarni kuzatish (tracking) tizimlarini joriy etish;

– Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston–Afg‘oniston, O‘rta koridor va janubiy yo‘nalishlar bo‘yicha raqobatbardosh va yagona tranzit tariflari hamda hujjatlar standartlari bo‘yicha kelishuvlarga erishish;

– xalqaro moliya institutlari va xususiy sarmoyalarni davlat-xususiy sheriklik asosida logistika loyihalariga jalb etish;

– multimodal tashuvlar bo‘yicha kadrlar tayyorlash va logistika sohasida malaka oshirish tizimini rivojlantirish.

Xulosa qilib aytganda, multimodal va intermodal tashuvlarni rivojlantirish O‘zbekistonning tranzit salohiyatini oshirishning asosiy omillaridan biridir. Tranzit yuk hajmining o‘sishi, konteyner tashuvlarining kengayishi va logistika markazlari tarmog‘ining shakllanishi qulay shart-sharoit yaratmoqda. Biroq mamlakatning jahon tranzit bozoridagi ulushi hozircha past bo‘lib qolmoqda. Asosiy vazifa — infratuzilmani kengaytirish bilan bir qatorda, yagona operatorlar, raqamlashtirilgan bojxona jarayonlari va raqobatbardosh tariflarni ta’minlashdan iborat. Agar ushbu yo‘nalishlar izchil amalga oshirilsa, O‘zbekiston Yevroosiyoda yetakchi tranzit va logistika markaziga aylanishi mumkin.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. O‘zbekiston Respublikasining Bojxona kodeksi. – Toshkent, 2016 (O‘RQ-400-son Qonun bilan tasdiqlangan).

2. Shermuhamedov A.T., Ismailova N.S. Xalqaro transport koridorlari. O‘quv qo‘llanma. – Toshkent: TDIU, 2019.

3. Voxidova M.X. Xalqaro logistika. O‘quv qo‘llanma. – Toshkent: TDSHU nashriyoti, 2025.

4. Mahmudov N.M., Zoxidov G‘.E., Ismoilova N.S., To‘rayev N.M. Tashqi iqtisodiy faoliyatni davlat tomonidan tartibga solish. O‘quv qo‘llanma. – Toshkent: Iqtisodiyot, 2019.

5. Isayev Q.A. Xalqaro transport koridorlari. Darslik. – Toshkent: TDIU.

6. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining rasmiy veb-sayti. Transport-logistika tizimini rivojlantirish va tranzit salohiyatidan samarali foydalanish bo‘yicha takliflar ko‘rib chiqildi, 2026-yil iyul (president.uz).