Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги
Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

“Қуруқлик портлари” тармоғини ривожлантириш ва Ўзбекистоннинг транзит салоҳиятини ошириш бўйича таклифлар



Аннотация

Сўнгги йилларда **Ўзбекистон**да **Евроосиё**нинг асосий транспорт-логистика тугунларидан бирига айланиши учун **мустаҳкам пойдевор** яратилди. Транспорт хизматлари бозорининг жадал ўсиши, **27** та маҳаллий “**қуруқлик портлари**”нинг халқаро даражада эътироф этилиши, **Транскаспий халқаро транспорт йўналишининг** ривожланиши, “**Хитой** – **Қирғизистон** – **Ўзбекистон**” темир йўли қурилиши ва омборлар бозорининг юқори инвестициявий салоҳияти мамлакатнинг минтақавий ва глобал таъминот занжирларидаги ролини сифат жиҳатидан кучайтириш учун бетакрор “**имкониятлар дарчаси**”ни очмоқда.

Шу билан бирга, таҳлил натижалари мавжуд “**қуруқлик портлари**” ҳозирча ягона миллий транспорт-логистика тизими сифатида фаолият юритмаётганини кўрсатмоқда. Бундан ташқари, аниқланган инфратузилмавий, рақамли, молиявий ва институционал чекловлар транспорт хизматлари соҳасини ривожлантириш салоҳиятига тўсиқ бўлмоқда ва келгусида мамлакатнинг Евроосиё таъминот занжирлари архитектурасидаги **мавқеига** салбий таъсир кўрсатиши мумкин.

Агар мазкур тўсиқлар яқин истиқболда бартараф этилмаса, халқаро юк оқимларини жамлаш, қайта ишлаш ва тақсимлаш ҳисобига яратиладиган қўшилган қийматнинг саломоқли қисми **Ўзбекистон**дан ташқарида шаклланиши **хавфи** мавжуд.

Таҳлилларга кўра, кўплаб ривожланаётган мамлакатлар, биринчи навбатда, денгизга чиқиш имконияти бўлмаган давлатлар шунга ўхшаш муаммоларга дуч келган ва ўз вақтида **самарали ечимлар** топа олган.

Ўтказилган таҳлил натижалари ва халқаро тажрибани ҳисобга олган ҳолда, транспорт-логистика соҳасидаги давлат сиёсатини янада такомиллаштириш юзасидан тармоқ фаолияти самарадорлигини ошириш ҳамда **Ўзбекистон**нинг халқаро транспорт йўлакларидаги мавқеини мустаҳкамлашга қаратилган **тизимли чора-тадбирлар мажмуи** ишлаб чиқилди.

С.Умурзаков

МУНДАРИЖА

I. Ўзбекистон транспорт-логистика тизимининг жорий ҳолати ва ривожланиш йўналишлари.....1

II. Ўзбекистоннинг омбор бозори: талаб, таклиф ва инвестиция салоҳияти.....4

III. Ўзбекистоннинг транзит салоҳиятини ривожлантиришга тўсқинлик қилувчи омиллар.....6

IV. Транзит салоҳиятини ошириш бўйича хорижий ёндашувлар.....11

V. Ўзбекистон транспорт-логистика тизимини янада ривожлантириш юзасидан таклифлар.....15

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

I. Ўзбекистон логистика тизимининг жорий ҳолати ва ривожланиш трендлари



Сўнгги **8-9** йил давомида **Давлатимиз раҳбари** ташаббуси ва раҳбарлигида амалга оширилаётган ислоҳотлар туфайли **Ўзбекистон**нинг транспорт-логистика тизими сифат жиҳатидан трансформацияга учради ва бугунги кунда мамлакат иқтисодий ўсиши, минтақавий интеграцияси ва геоиқтисодий мавқеини белгилашнинг **мустақил драйверига** айланиб бормоқда.

Рўй бераётган ўзгаришларнинг асосий кўрсаткичи – мамлакат иқтисодиётининг энг жадал ўсаётган сегментларидан бири бўлган **транспорт хизматлари бозорининг** динамикасидир: **2017** йилдан буён мамлакатда кўрсатиладиган транспорт хизматларининг йиллик ҳажми **5** баробардан кўпроқ ошиб, **36 трлн сўмдан 188,2 трлн сўмга** етди. Хизматлар соҳаси таркибида транспорт сектори фақат савдо ва умумий овқатланиш соҳасидан кейин, барқарор равишда **учинчи ўринни** эгаллаб келмоқда.



Ижобий динамика **2026** йилда ҳам сақланиб қолмоқда: **Миллий статистика қўмитаси** маълумотларига кўра, **2026** йилнинг биринчи ярмида транспорт хизматлари ҳажми **85,3 трлн сўмга** етди, бу ўтган йилнинг шу давридаги кўрсаткичдан **43%**га юқори. Бундай ўсиш суръатлари нафақат ички иқтисодий фаолликнинг кенгайишини, балки **Ўзбекистон**нинг минтақавий **транзит-логистика тугуни** сифатидаги ролининг ортиб бораётганини ҳам акс эттиради.



Соҳадаги кўзга ташланаётган таркибий ўзгаришлар сифатида хомашё ва уюм ҳолидаги юкларни ташишни **контейнер технологиялари** билан алмаштириш тенденцияси кўзга ташланаётганини қайд этиш мумкин. **Евроосиё тараққиёт банки** (**ЕТБ**) таҳлилчилари маълумотларига кўра, **2025** йил якунларига кўра **Ўзбекистон**да темир йўл контейнер ташувлари ҳажми илк бор **100 минг TEU** (**йигирма** футлик контейнер эквивалентида) кўрсаткичига етди, темир йўл транспортида ташилган юкларнинг умумий ҳажми эса **107,9 млн тоннадан** ошди.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Миллий логистика инфратузилмасини ривожлантиришда **2025** йил охирида **Бангкок** шаҳрида бўлиб ўтган **БМТ ЭСКАТО Ишчи гуруҳининг 6**-йиғилишида қабул қилинган қарор муҳим аҳамиятга эга бўлди. Унга мувофиқ, **Ўзбекистон**нинг **27** та энг йирик транспорт-логистика маркази **17** та мамлакатни бирлаштирган **Осиё қуруқлик портлари тўғрисидаги ҳукуматлараро битим** доирасида "**қуруқлик портлари**" халқаро тармоғига расман киритилди.

Маълумот учун: *битим терминологиясига кўра, "**халқаро аҳамиятга эга қуруқлик порти**" – мамлакат ҳудудидаги, битта ёки бир нечта транспорт турига уланган логистика маркази билан жамланган, юкларга ишлов бериш, уларни вақтинча сақлаш, кўздан кечириш ва божхона назорати бўйича операциялар бажариладиган объектдир.*

"**Қуруқлик портлари**" тоифасига **Navoi Cargo**, **Kungrad Cargo Impex**, **Multimodal Trans Terminal**, **Universal Logistics Services**, **Orient Logistics Centre**, **Termez Cargo Centre** ва бошқа маҳаллий хаблар кирди – улар биргаликда Битим доирасидаги "қуруқлик портлари" халқаро тармоғини **15%**га кенгайтирди.

Ушбу мақомнинг олиниши мазкур объектларни **ЭСКАТО** минтақавий транспорт режалаштириш тизимига, жумладан, **Осиё автомобиль йўллари** ва **Трансосиё темир йўллари** тармоқларига расман интеграция қилади ҳамда инфратузилмани ривожлантириш ва ушбу марказларни стандартлаштиришда **Ўзбекистон**га кейинчалик техник кўмак кўрсатиш учун асос яратади.

Берилган мақом хорижий инвесторлар ва логистика операторлари олдида объектларнинг халқаро талабларга мувофиқлигини **қўшимча тасдиқлаш** имконини беради, бу эса тегишли инвестицияларни жалб қилиш ва транзит йўлакларини ривожлантиришда мамлакатнинг музокаралардаги мавқеини мустаҳкамлайди.

Ўзбекистон учун сўнгги йилларда энг жадал ўсиб бораётган Евроосиё транспорт йўлакларидан бирига айланган **Транскаспий йўналишининг** шиддатли ривожланиши алоҳида аҳамиятга эга. Сўнгги баҳолашларга кўра, **2025** йил якунларига кўра у орқали ташилган юклар ҳажми **4**,**2 млн тоннани** ташкил этди, **2026** йилда **5**,**2 млн тоннагача** (**26%**га) ошади, **2030** йилга бориб эса **11 млн тонна** маррасига етади. Бунда **контейнер ташувларида** алоҳида ўсиш кузатилмоқда. **2025** йил якунларига кўра ушбу йўналиш бўйича қарийб **77 минг TEU** ташилган бўлиб, **2030** йилга бориб **300 минг TEU**гача ўсиши прогноз қилинмоқда.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Эътиборлиси, бугунги кунда **Ўзбекистон**да темир йўл контейнер ташувлари ҳажми **Транскаспий йўналиши** бўйича юк оқимидан аллақачон **30%**га ортиқ. Шу билан бирга, нисбий ўлчовда контейнерлаштириш ривожланишнинг дастлабки босқичида қолмоқда – қайд этилган **100 минг TEU** кўрсаткичи мамлакат темир йўл юк айланмасининг умумий ҳажмидан **1,5%дан кам**, унинг асосий қисмини эса ҳамон кўмир, руда, қурилиш материаллари ва бошқа **хомашё ва уюм ҳолидаги юклар** ташкил этади.

Қозоғистон билан таққосланганда фарқ янада яққол кўринади: Қозоғистон ОАВ маълумотларига кўра, у ерда **2026** йилда контейнерлаштириш даражаси **8,5%**га етган, контейнер ташувларининг жисмоний ҳажми эса рекорд даражадаги **2,2 млн TEU**ни ташкил этган. Шу билан бирга, **Қозоғистон**нинг ўзи контейнерлаштиришни якунланмаган жараён деб ҳисоблайди: контейнер операциялари ҳозирча мамлакатдаги **445** та темир йўл станциясидан атиги **47** тасида амалга оширилади.

Ушбу тафовутни бартараф этиш ва мавжуд салоҳиятни рўёбга чиқариш бир вақтнинг ўзида **икки даражада** самара беради.

Иқтисодий жиҳатдан уюм ҳолидаги юклардан контейнер технологияларига ўтиш қўшилган қийматга эга маҳсулотлар экспорти имкониятларини кенгайтиради, солиштирма логистика харажатларини камайтиради ва глобал таъминот занжирларига кириб боришни осонлаштиради.

Геоиқтисодий жиҳатдан эса **Ўзбекистон**нинг контейнер ташувлари учун ўз инфратузилмасини кенгайтира олиши мамлакат **Транскаспий йўналиши** ва бошқа Евроосиё йўлакларининг ривожланишидан тушадиган даромаднинг **мутаносиб улушини** олиши ёки олаолмаслигини белгилаб беради.

“**Қуруқлик портлари**” миллий тармоғини илдам ривожлантириш ва контейнерлаштиришни жадал кенгайтириш “**Хитой** – **Қирғизистон** – **Ўзбекистон**” (ХҚЎ) темир йўли, **CASCA+** ва **ТРАСЕКА** мультимодал йўналишлари, **CAREC (ЦАРЭС)** дастурлари ва истиқболда – **Трансафғон магистрали** каби асосий йўлаклар доирасида **Ўзбекистон**нинг жойлашувдаги устунликларини капиталлаштириш учун асосий шарт ҳисобланади.

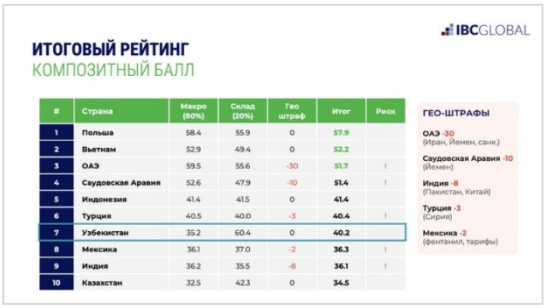
© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

II. Ўзбекистон омбор бозори: талаб, таклиф ва инвестиция салоҳияти

Шунга ўхшаш қонуният “**қуруқлик портлари**” инфратузилмасининг ажралмас қисми бўлган **омбор кўчмас мулки** бозорида ҳам кузатилмоқда: талаб ва ривожланиш салоҳияти мавжуд қувватлардан сезиларли даражада олдинда.

2026 йил апрелда **IBC Global** халқаро консалтинг компанияси **200** та мамлакатни қамраб олган омбор бозорларининг глобал рейтингини илк бор тақдим этди. У ижара қиймати, бўш майдонлар даражаси, ер ресурсларининг мавжудлиги, инвестиция салоҳияти ва макроиқтисодий муҳитни ҳисобга олган ҳолда логистика лойиҳалари учун **миллий бозорларнинг жозибадорлигини** баҳолайди.

Баҳолаш натижаларига кўра, **Ўзбекистон** **40**,**2** **балл** билан дунёда **7**-ўринни эгаллаб, **Туркия** ва **Мексика** оралиғидан жой олди ва бир қатор ривожланаётган иқтисодиётларни, жумладан, **Ҳиндистон** ва **Қозоғистон**ни ортда қолдирди.



#	Страна	Макро (80%)	Склад (20%)	Гео штраф	Итог	Риск
1	Польша	58.4	55.9	0	57.9	
2	Вьетнам	52.9	49.4	0	52.2	
3	ОАЭ	59.5	55.6	-30	51.7	!
4	Саудовская Аравия	52.6	47.9	-10	51.4	!
5	Индонезия	41.4	41.5	0	41.4	
6	Турция	40.5	40.0	-3	40.4	!
7	Узбекистан	35.2	60.4	0	40.2	
8	Мексика	36.1	37.0	-2	36.3	!
9	Индия	36.2	35.5	-8	36.1	!
10	Казахстан	32.5	42.3	0	34.5	

Мамлакатга энг кучли натижа айнан рейтингнинг **омбор таркибий қисми** бўйича тегишли бўлди (**60**,**4** **балл**), у бозорнинг тижорий жозибадорлиги билан тавсифланади. Шу билан бирга, унинг кўлами ҳозирча ортиб бораётган талабга мос келмайди.

Жумладан, **А** ва **В** синфидаги омбор биноларининг мавжуд таклифи қарийб **795** **минг м²** бўлгани ҳолда, **қондирилмаган талаб** яна деярли **400** **минг м²**га баҳоланмоқда. Бунда **А синфидаги** омбор майдонларининг **98%**дан ортиғи ижарачилар томонидан банд қилинган. Бу амалдаги инфратузилма ўз имкониятлари чегарасида ишлаётганидан далолат беради.

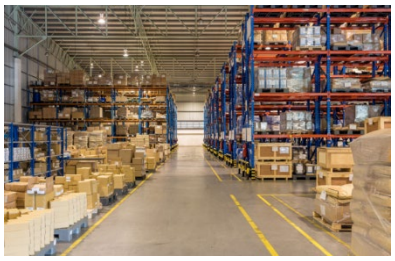
Бугунги кунда қарийб **370** **минг м²** қурилиш босқичида турибди, бироқ экспертларнинг таъкидлашича, бу ҳажм мутлақо етарли эмас – тақкосланадиган бозорлар орасида **Ўзбекистон**да аҳолининг замонавий омбор майдонлари билан таъминланганлиги энг паст кўрсаткичлардан бири бўлиб қолмоқда ва киши бошига атиги **0**,**02** **м²**ни ташкил этади. Таққослаш учун, **Россия**да бу кўрсаткич қарийб **19** баробар, **Туркия**да – **35** баробар (қарийб **0**,**7** **м²**), **Польша**да – **40** баробар (қарийб **0**,**9** **м²**), **Германия**да эса **100** баробардан (тахминан **2**,**1** **м²**) ортиқ.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Мутахассислар баҳолашича, юзага келган танқислик аномалия ёки тармоқни давлат томонидан етарлича қўллаб-қувватламаслик оқибати эмас, балки мамлакатнинг илдамлаб бораётган иқтисодий ва демографик ўсишининг **қонуний натижасидир**.

Эътиборлиси, бугунги кунда замонавий омбор майдонларига бўлган асосий талаб транзит юк оқимларининг ўзидан кўра кўпроқ **Ўзбекистон** иқтисодиётининг ўзидаги сифат ўзгаришлари – янада мураккаб **ички таъминот занжирларининг** шаклланиши, **диверсификация** ва **тармоқлараро алоқаларнинг** чуқурлашуви ҳисобига шаклланмоқда.

Шуни таъкидлаш муҳимки, омбор инфратузилмасига бўлган юқори талаб тармоқнинг нафақат логистика, балки сезиларли **инвестиция салоҳиятини** ҳам шакллантиради. Халқаро консалтинг компаниялари маълумотларига кўра, **Тошкент** шаҳрида **А синфидаги** замонавий омборлар ижарасининг ўртача ставкаси ойига **бир м²** учун қарийб **12 долларга** етди, буни хориждаги бир қатор етакчи логистика марказлари даражаси билан қиёсласа бўлади.



Бунда омбор объектларини қуришнинг тахминий қиймати **бир м²** учун қарийб **670-700 долларни** ташкил этади, бу девелоперларга **5-7** йиллик қопланиш муддатида йиллик **15-18%** даромадлиликни таъминлайди. Таққослаш учун, **Тошкент** шаҳридаги турар жой кўчмас мулки инвесторга ўртача **8-12% йиллик** даромад келтиради ва **8-12 йилда** қопланади, **Европа** ёки **Россия**нинг омбор бозорлари эса бозорнинг кўпроқ тўйинганлиги ва кучли рақобат сабабли атиги **7-9% даромад** беради. Инвестициявий жозибадорликнинг қўшимча омили – бўш майдонлар "**вакантлиги**"нинг ўта **паст даражаси**.

Бундан ташқари, глобал иқтисодий парчаланиш шароитида **Ўзбекистон**нинг **геосиёсий барқарорлиги** ва **прагматик ташқи сиёсати** алоҳида аҳамият касб этади**.** Жумладан, **IBC Global** омбор бозорларининг глобал рейтингида мамлакат геосиёсий хатарлар ёки санкциявий босим учун **0 жарима балл** олган.

Таққослаш учун: минтақавий беқарорлик сабабли **БАА** рейтингда **30** балл, **Саудия Арабистони** – **10** балл, **Ҳиндистон** – **8** балл йўқотди, бундай вазиятда **Ўзбекистон** таъминот занжирларининг узоқ муддатли барқарорлигини кафолатлай оладиган ўзига хос хавфсиз "**логистика бандаргоҳи**" бўлиб кўринмоқда.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

III. Ўзбекистоннинг транзит салоҳиятини ривожлантиришга тўсқинлик қилувчи омиллар

Ўзбекистоннинг институционал жиҳатдан эътироф этилганига ва транспорт йўлакларига интеграциялашув бўйича кенг кўламли режаларига қарамай, ўтказилган таҳлил натижалари мамлакатнинг минтақавий транзит тугуни сифатидаги рақобатбардошлигини пасайтирувчи қатор **тизимли чекловлар** мавжудлигини кўрсатди.

1. Инфратузилмавий чекловлар

Бугунги кунда транспорт йўлагининг рақобатбардошлигини белгиловчи асосий омил поездлар тезлиги эмас, балки **терминал вақти** – тугун нуқталарида контейнерларга узлуксиз ишлов бериш тезлигидир. Бироқ таҳлилларнинг кўрсатишича, ҳозирги босқичда **Ўзбекистон**нинг “**қуруқлик портлари**” контейнер юкларини тез қайта юклаш, саралаш ва кейинчалик тақсимлашни таъминлашга ҳали тайёр эмас ва қуйидаги тўсиқларга дуч келмоқда:

а. ҳаракатдаги таркибнинг етишмаслиги – **2025** йил августгача мамлакатнинг асосий контейнер йўналишларидан бирида (“**Тошкент** – **Олтинкўл**”) миллий оператор – **“Ўзтемирйўлкарго” АЖ** Қозоғистон компаниялари вагонларидан фойдаланишга мажбур бўлган.



2025-2026 йилларда вагонларни ички ишлаб чиқаришни кўпайтириш, шунингдек, **“Ўзбекистон темир йўллари” АЖ** локомотивлар паркини янгилаш бўйича чоралар кўрилди, бироқ юк оқимларининг илдам ўсиб бориши фонида ушбу амалий чоралар “қувиб етувчи” хусусиятга эга бўлиши мумкин;

б. географик ва инфратузилмавий номутаносиблик – мавжуд **795 минг м²** замонавий омбор майдонларининг **75%**дан ортиғи **Тошкент транспорт тугунида** жамланган, асосий вилоят ва чегарадош логистика марказлари эса чекланган инфратузилмага эга. Бу муаммо **“Ўзтемирйўл-контейнер” АЖ** тасарруфидаги **10** та давлат “**қуруқлик портлари**”да айниқса кескин намоён бўлмоқда.

Умуман олганда, ҳудудлардаги мавжуд терминалларнинг **катта қисми B** ва **C синфларига** мос келади, бу эса уларда жараёнларни бошқаришнинг автоматлаштирилган тизимлари (**TOS/WMS**), манзилли сақлашнинг баланд стеллаж мажмуалари, қувватли кран ускуналари ва ўз темир йўл изларининг мавжуд эмаслигини англатади;

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

в. Ўзбекистон темир йўл тармоғи ўтказиш қобилиятининг чекланганлиги – сўнгги **9** йилда мамлакат аҳолиси қарийб **30%**га, номинал **ЯИМ** эса қарийб **2,5** баробар ошгани ҳолда, магистрал темир йўллар узунлиги атиги **12**-**14%**га ўсиб, тахминан **4**,**8 минг км**ни ташкил этди.

Норматив бўйича ҳисоб-китоблар кўрсатишича, ҳозирги вақтда тармоқ узунлигига бўлган эҳтиёж тахминан **7**,**56 минг км**ни ташкил этади, бу **2**,**8 минг км** миқдорида магистрал линиялар танқислигини юзага келтиради. Инвестицияларга бўлган эҳтиёж **10**-**15** йиллик лойиҳаларни амалга ошириш горизонти билан **9**-**13 млрд долларга** баҳоланмоқда;

г. кадрлар етишмаслиги – мультимодал терминалларни бошқариш, диспетчерлик ва тегишли АТ-тизимларидаги компетенциялар танқислиги техника етишмаслигидан кам аҳамиятли эмас. Агар ускуналарни бир йил ичида харид қилиб ўрнатиш мумкин бўлса, мультимодал терминалларнинг малакали операторларини тайёрлаш анча **кўпроқ вақтни** – **3** йилдан **5** йилгача талаб этади.

2. Рақамли ва процедуравий чекловлар

Жаҳон банки ва **Иқтисодий тадқиқотлар ва ислоҳотлар маркази** (**ИТИМ**) ҳисоботларига кўра, **Ўзбекистон** “**қуруқлик портлари**”нинг қўшни мамлакатлар божхона-логистика инфратузилмаси билан техник ва технологик жиҳатдан узилганлиги асосий заиф нуқта бўлиб қолмоқда ва бу бир йўла бир нечта йўналишда намоён бўлади:

а. транзит мамлакатларининг темир йўл операторлари, божхона органлари ва портлар маъмуриятларини очиқ рақамли шлюзлар (**API**) орқали бирлаштирадиган **ягона рақамли экотизимнинг** мавжуд эмаслиги, бу реал вақт режимида **узлуксиз маълумот алмашинуви** ва ташиш, божхона ҳамда порт ҳужжатларини автоматик синхронлаштиришни имконсиз қилади;

б. минтақа мамлакатлари идоралари ўртасида **электрон рақамли имзоларни ўзаро тан олишнинг** (ЭРИ) тўлақонли механизми мавжуд эмаслиги, бу **ЦИМ/СМГС узлуксиз** электрон юк хатларига ўтишни қийинлаштиради, ташувчиларни ҳужжатларни кўп марта такрорлашга ва транзитнинг турли босқичларида айрим назорат тартиб-таомилларидан қайта ўтишга мажбур қилади;

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

в. ягона тижорий моделларнинг мавжуд эмаслиги – масалан, **Транскаспий йўналиши** иштирокчилари ҳанузгача “**узлуксиз**” тариф ставкаларини келишиш механизмини ишлаб чиқмаган, бу ягона рақобатбардош транспорт маҳсулотини шакллантиришга тўсқинлик қилади ва йўналишнинг халқаро юк жўнатувчилар учун жозибадорлигини пасайтиради.

3. Иқтисодий омиллар

Учинчи тизимли муаммо яққол макроиқтисодий хусусиятга эга бўлиб, “**бўш юриш**” ва контейнер ускуналари танқислигининг сурункали муаммосини келтириб чиқарадиган товар оқимларининг **номутаносиблиги**, шунингдек, минтақанинг географик хусусиятлари билан боғлиқ.



ЕТБ материалларига кўра, **Шарқий** ва **Жануби-Шарқий Осиё** мамлакатларидан **Ўзбекистон**га келадиган импорт ва транзит контейнер трафики жисмоний ҳажми бўйича **Европа** йўналишидаги тайёр маҳсулотларнинг тескари юк оқимидан бир неча баробар кўп. Бу логистика операторларини бўш контейнерларни ўз ҳисобидан **ХХР**га қайтариб **олиб кетишга** мажбур қилади, бу эса автоматик равишда фрахт қийматига киритилади ва харажатларни оширади.

Ушбу қўшимча харажатлар ҳозирча жаҳон иқтисодиётининг парчаланиши кучайиб бораётган шароитда мазкур йўналишдаги ўзига хос “**хавфсизлик устамаси**” билан қопланмоқда, бироқ бундай устунлик вақтинчалик хусусиятга эга.

4. Молиявий-институционал омиллар

Мультимодал терминалларни модернизация қилиш, ихтисослаштирилган ҳаракатдаги таркиб паркини жадал янгилаш ва **А синфидаги** логистика мажмуаларини кенг кўламда қуриш узоқ муддатли инвестиция циклига (**5-7** йил) эга **капитал сиғими юқори лойиҳалар** тоифасига киради.

Шу билан бирга, **Ўзбекистон** ички молия бозорининг жорий конъюнктураси уларни молиялаштириш имкониятларини сезиларли даражада чеклайди. Миллий валютадаги тижорат кредитлари бўйича ўртача ставкалар йиллик **21-23%** даражасида бўлганда, логистика ва омбор лойиҳаларининг **ҳисобий даромадлилиги** (**15-18%**) **қарз капитали** қийматидан паст бўлиб чиқади, бу эса хусусий инвестициялар оқимини объектив равишда чеклайди ва тармоқнинг сурункали равишда **етарлича молиялаштирилмаслигига** олиб келади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Бундай шароитда **стратегик инвесторлар** ва **DP World**, **PSA International**, **APM Terminals** каби етакчи халқаро порт операторларини жалб қилиш ҳал қилувчи аҳамият касб этади. Уларнинг иштироки нафақат мақбул шартлардаги **узоқ муддатли** (“узун”) капитал оқимини, балки терминалларни бошқаришнинг замонавий технологиялари трансферини, шунингдек, глобал логистика тармоқлари ва **мижозлар базасидан** фойдаланиш имкониятини ҳам таъминлаши мумкин.

Уларни жалб қилишда жиддий тўсиқ – **Ўзбекистон** “**қуруқлик портлари**”нинг аксариятида “**эркин портлар**” (**Free Ports**) халқаро ҳуқуқий мақомининг **мавжуд эмаслигидир**. Бу мақом уларнинг операторларига трансчегаравий савдо ва капитални қайта инвестициялаш тартиб-таомилларини **максимал даражада соддалаштиришга** қаратилган экстерриториал солиқ, божхона ва валюта преференцияларини автоматик ва сўзсиз тақдим этишни назарда тутади.

Бундан ташқари, **Жаҳон банки** экспертлари ер участкаларини ажратиш ва рухсатномалар бериш жараёнларидаги юқори даражадаги **бюрократияни** кўрсатиб ўтади, бу эса қурилиш циклини одатдаги **6**-**9** ойдан **2** йилгача узайтиради. Хусусан, **Ўзбекистон**да логистика маркази қуришни режалаштирган инвестор фақат ер ажратиш босқичининг ўзида **4** та **алоҳида тартиб-таомилдан** ўтишга мажбур: ҳокимлик қарорини олиш, участкадан фойдаланиш ҳуқуқига рухсатнома расмийлаштириш, ижара шартномасини тузиш ва участкани кадастр органларида рўйхатдан ўтказиш.

Бундан ташқари, “**бюрократик доира**”га такрорий кадастр текширувлари, тупроқнинг муҳандислик-геологик қидирувларини ўтказиш, шунингдек, ёнғин, санитария, экология хизматлари ва коммунал тармоқларга улаш бўйича идоралардан ўзаро боғлиқ бўлмаган алоҳида хулосалар олиш киради. Инвестиция циклининг узоқлиги сабабли омбор ва логистика лойиҳаларининг **ички даромадлилик меъёри** кескин тушиб кетади ва хатарлар тижорий фойда билан қиёслаб бўлмайдиган даражага етади.

5. Тармоқни бошқариш модели



“Ўзбекистон темир йўллари” АЖ ҳозирги вақтда бир вақтнинг ўзида темир йўл инфратузилмаси эгаси, ташувчи ва терминаллар оператори вазифаларини бажармоқда – бу **“Темирйўлкарго” АЖ** орқали амалга оширилади, у эса ўз навбатида **Ўзбекистон**даги барча магистрал локомотивларнинг **монопол эгаси** ҳисобланади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Бундай модель ҳатто юридик жиҳатдан ажратилган тақдирда ҳам объектив равишда **манфаатлар тўқнашувини** юзага келтиради.

2023 йилда **Ўзбекистон Республикаси**нинг “*Темир йўл транспорти тўғрисида*”ги **Қонуни** қабул қилиниши тармоқни ислоҳ қилишда муҳим қадам бўлди, бироқ амалдаги бошқарув модели доирасида ҳамон юқори даражадаги **вертикал интеграция** сақланиб қолинмоқда.

Санаб ўтилган чекловларни алоҳида камчиликлар сифатида эмас, балки жадал торайиб бораётган “**имкониятлар дарчаси**” шароитида амал қилаётган **ўзаро боғлиқ омиллар тизими** сифатида кўриб чиқиш лозим. Агар улар яқин истиқболда бартараф этилмаса, ўзбек “**қуруқлик портлари**” минтақавий транспорт йўлаклари ва таъминот занжирлари тизимида ўз аҳамиятини йўқотиши мумкинлиги хавфи мавжуд.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

IV. Транзит салоҳиятини ошириш бўйича хорижий ёндашувлар

Хорижий тажриба шуни кўрсатадики, давлатнинг, хусусан, денгизга чиқиш имконияти бўлмаган мамлакатларнинг транзит рақобатбардошлиги ўзаро бир-бирини тўлдирувчи **иккита** омил – транзит инфратузилмасининг сифати ва ташувлар бозори шароитлари билан белгиланади.

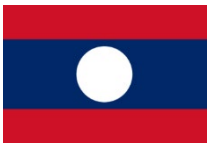


Масалан, денгизга чиқиш имкониятига эга бўлмаган **Руанда** **2016** йилгача **ҳаддан ташқари юқори логистика харажатларини** кўтарган: контейнерни **Момбаса** (**Кения**) шаҳри портидан **Кигали** шаҳрига умумий узунлиги **1 600 км** бўлган йўналиш бўйича етказиб бериш **3**-**4 минг долларга** тушган (бу уни **Хитой**дан **Кения**га денгиз орқали етказиб беришдан **2** баробардан ҳам кўпроқ қиммат эди), инфратузилма танқислиги ва божхона бюрократияси туфайли бекор туриб қолишлар эса **14** кунга етган.

Ечим сифатида **DP World** компанияси билан стратегик шериклик йўлга қўйилди – йилига **50 минг TEU** қувватга ва **35 млн доллар** ҳажмидаги инвестицияларга эга бўлган **Шарқий Африка**даги **биринчи** “қуруқлик порти” – **Kigali Logistics Platform**ни бошқариш бўйича **25** йиллик концессия берилди. Порт **Кигали** **Махсус иқтисодий зонаси** билан боғланган бўлиб, унда корпоратив солиқлар ва импорт божлари нолга туширилган, фойдани эркин репатриация қилиш кафолатлари берилган, валюта назорати мавжуд эмас ва “**Ягона дарча**” тамойили асосида юқори даражадаги рақамлаштириш жорий этилган.



Танзания, **Кения**, **Бурунди** ва **Уганда** билан **Ягона божхона ҳудудини** ташкил этиш, божхона органларининг рақамли тизимларини бирлаштириш ва **навигация пломбаларини** (RFID) ўзаро тан олиш тўғрисида келишиб олиш орқали **Руанда** божхона расмийлаштирувини бевосита **Кигали** шаҳрига кўчиришга эришди, бу эса ўз навбатида транзит вақтини **14** кундан **3** кунгача қисқартирди ва мамлакатга йилига қарийб **50 млн доллар** тежаш имконини берди.



Лаос ҳам ўз вақтида логистика харажатларига дуч келган, чунки, **биринчидан**, денгиздан ажралган, **иккинчидан**, маълум бир вақтгача ўзининг контейнерларига эга бўлмаган.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Товар партиясини экспорт қилиш учун лаослик ишлаб чиқарувчи аввал **Таиланд** портидан **Лаос** пойтахти – **Вьентьянга** **бўш контейнерни етказиб бериш ҳақини тўлаши**, сўнгра уни юклаб, тўла контейнернинг портга қайтиш йўли учун ҳақ тўлаши керак бўлган, бу эса экспортни **30-40%** қимматлаштирган. Бунда харажатларнинг ка́тта қисми **Таиланд-Лаос чегарасида** юкларни қайта ортиш ва божхонада қайта расмийлаштиришга сарфланган.



Ушбу муаммони ҳал этиш учун **2021** йилда **Таналенг** “**қуруқлик порти**” қурилди – бу майдони **55 гектар** бўлган, бўш контейнерлар депоси, божхона терминали ҳамда турли изли темир йўл магистралларининг (**1 000 мм** ва **1 435 мм**) туташиш пунктини ўз ичига олган тўлақонли мультимодал тугундир.

Лойиҳада **Халқаро молия корпорацияси** (**ХМК**) асосий роль ўйнади: у битимни тузилмалаштирди, **Халқаро тараққиёт ассоциацияси** (**ХТА**) билан биргаликда **67** млн доллар миқдорида молиялаштиришни ҳамда **IFC Performance Standards** стандартларининг жорий этилишини таъминлади, бу эса лойиҳага тижорий молиялаштиришдан фойдаланиш имконини очди ва обрў билан боғлиқ хатарларни камайтирди.

Бу, шунингдек, **Таналенгни** тезлаштирилган контейнер поездларининг **China-Europe Railway Express** глобал тармоғига ва **Жануби-Шарқий Осиё** транзит йўлакларига киритиш имконини берди, натижада **Лаос** транспорт йўналишларини муваффақиятли диверсификация қилди, юкларни **Европа**га етказиб бериш муддатларини **45** кундан **15** кунгача қисқартирди ва қўшилган қийматни мамлакат ичида сақлаб қолаётган минтақанинг асосий **транзит хабига** айланди.



Ҳиндистонда “қуруқлик портлар”ни бошқариш ва ривожлантириш **2017** йилда ишга туширилган “**Бҳаратмала**” тармоқ **Миллий дастури** орқали тизимлаштирилган. Унинг доирасида параллел равишда ва ягона “кластер” асосида **35** та **мультимодал парк** (MMLP), шунингдек, уларни боғлайдиган темир йўллар ва автомобиль йўллари ривожлантирилмоқда, уларни бошқариш эса **PM Gati Shakti** миллий рақамли платформасида бирлаштирилган.

Стратегик мақсад – мамлакат ичидаги тарихан юқори бўлган логистика харажатларини ЯИМнинг **14%**идан **10%**дан камроққа туширишдир. Бунга мультимодал паркларда **юкларни консолидация қилиш** ва улар ўртасида **тезлаштирилган транзит** ҳисобига эришилади,

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

бу эса ўз навбатида **ажратилган** юк темир йўллари (**DFC**), “**ёпиқ**” юк автомагистраллари (**Expressways**), **икки қаватли** поездлар, штатлар ўртасидаги “**яшил**” йўлаклар ва мультимодал парклар ишини **роботлаштириш** орқали таъминланади.

Давлат ушбу дастурни **ДХШ механизмлари** орқали илгари суради – ер ажратади, темир йўл ва автомобиль йўлларини олиб келишни таъминлайди, сўнгра тайёр майдонни хусусий инвесторларга **45** йилга бошқарувга беради. Инфратузилмани қуриш учун **махсус компаниялар** (SPV) ташкил этилади, уларнинг акциядорлари **Автомобиль транспорти ва шоссе йўллари вазирлиги**, **Темир йўллар вазирлиги** ва **штатлар ҳокимликлари** ҳисобланади – бу идоралараро номувофиқликнинг классик тўсиқларини енгиб ўтиш имконини беради.



Швеция **1988** йилда дунёда биринчи бўлиб темир йўл инфратузилмаси ва темир йўл ташувларини **ажратиш** йўлидан борди. Давлат йўллар, депо ва диспетчерлик тизими устидан назоратни ўзида сақлаб қолди, миллий ташувчи **SJ** эса монополиядан маҳрум этилиб, хусусий компаниялар билан тенг шароитларда рақобатлашишга мажбур қилинди.



Швеция модели асосида **ЕИ** **2001** йилдан **2016** йилгача **4** та **темир йўл қонунчилик пакетини** қабул қилди, улар **Иттифоқ** мамлакатларини ташувлардаги давлат монополияларини тугатишга, “**очиқ кириш**” (Open Access) тамойилини жорий этишга, хусусий ташувчилар учун ҳар қандай камситувчи тўсиқларни, жумладан, “**ҳаракат жадвали ипларини**” сотиб олишдаги тўсиқларни бартараф этишга ва ягона стандартларни жорий этишга мажбур қилди.



Постсовет ҳудудида **Европа** модели элементларини жорий эта бошлаган **илк** мамлакатлардан бири **Қозоғистон** бўлди. Аввало юк вагонлари сегменти хусусийлаштирилди, натижада бугунги кунда вагон паркининг **74%**и хусусий секторга тегишли. Кейинчалик инфратузилмани бошқариш ва ташувлар функцияларини расман **вертикал ажратиш** амалга оширилди, **2018** йилда эса хусусий компанияларга тажриба тариқасида йўлларда **ўз локомотивларидан** фойдаланишга рухсат берилди.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги



Ҳозирги вақтда **иккита** хусусий ташувчи – **DAR Rail** ва **Silkway Transit** қарийб **100** та магистрал электровоз ва тепловоздан иборат паркка эга бўлиб, яна **110** та локомотив сотиб олишни режалаштирмоқда. Локомотивларга бўлган талаб уларни ишлаб чиқаришни ҳам рағбатлантирмоқда – бугунги кунда **Қозоғистон**да ушбу соҳада **иккита** корхона – “**Локомотив Құрастыру Зауыты**” ва “**Электровоз Құрастыру Зауыты**” фаолият юритмоқда, расмий маълумотларга кўра, уларда маҳсулотларни маҳаллийлаштириш улуши **40%**гача етган.

Қозоғистон ҳукумати **2027** йилга бориб бозорни хусусий ташувчилар учун тўлиқ очиш, “**Қазақстан темір жолы**” миллий операторининг функцияларини амалда вертикал ажратишни якунлаш ва уни **IPO**га чиқаришни режалаштирмоқда.

Бугунги кунда транзит рақобатбардошлигининг бир хил даражада муҳим омили – минатқалар ва турли транспорт турлари ўртасидаги чегараларни том маънода “ўчириб юборадиган” **тўлиқ экотизимли рақамлаштириш** ҳисобланади. Бунинг учун **CCS** (**Cargo Community System**) тоифасидаги **узлуксиз** “**булутли**” **платформалар** қўлланилади.

Жумладан, **Амирликлар**нинг **DP World** порт оператори **CARGOES** платформаси “бир клик билан” **мультимодал йўналишни** ҳисоблаш ва бронлаш, юкларни реал вақт режимида кузатиш, омбор хоналаридан оптимал фойдаланиш, суғурта хатарларини баҳолаш, шунингдек, божхона органлари, экспедиторлар, “**қуруқлик портлари**” ва ташувчиларнинг ҳаракатларини синхронлаштириш имконини беради.

Қуруқликда ёпиқ жойлашган **Ўзбекистон** учун нафақат логистика қувватларини жадал ва кенг кўламда қуриш, балки транспорт харажатларининг пастроқ даражасини таъминлайдиган **ягона, мувозанатли транспорт-логистика тизимини** шакллантириш ҳал қилувчи аҳамиятга эга.

Шу муносабат билан “**қуруқлик портлари**”ни ривожлантиришнинг уларни ягона миллий транспорт-логистика тизимига бирлаштириш, асосий жараёнларни рақамлаштириш, бошқарув самарадорлигини ошириш ҳамда темир йўл ва автомобиль инфратузилмасини ривожлантириш билан синхронлаштиришни назарда тутувчи **тармоқ моделига** ўтиш зарур деб ҳисобланади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

V. Ўзбекистон транспорт-логистика тизимини янада ривожлантириш юзасидан таклифлар

Миллий транспорт-логистика тизимини янада **тизимли**, **комплекс ва илғор тарзда ривожлантириш** ҳамда “**қуруқлик портлари**”нинг тўлақонли миллий тармоғини шакллантириш мақсадида қуйидаги таклифларни амалга ошириш учун кўриб чиқиш таклиф этилади:

1. **Ўзбекистон**да амалдаги ва ташкил этилиши режалаштирилган мультимодал логистика марказлари ҳамда “қуруқлик портлари” негизида **эркин портларнинг экстерриториал режимини** жорий этиш.

Ушбу режим қуйидагиларни назарда тутади:

а. божхона, фитосанитария ва ветеринария назоратини чегара пунктларидан бевосита терминаллар ичига **тўлиқ кўчириш**, божхона органларининг рақамли тизимларини терминалларни бошқариш тизимлари билан интеграциялаш ҳисобига юкларни расмийлаштириш вақтини қисқартириш;

б. хорижий товарларни божхона тўловларини тўламасдан **божсиз олиб кириш**, узоқ муддатли сақлаш, тамғалаш, саралаш ва сотувдан олдинги тайёргарликдан ўтказиш, шунингдек, резидентлар учун махсус молиявий режимни жорий этиш;

в. тижорий низоларни **Тошкент халқаро молия маркази** (**ТХММ**) ҳузуридаги **Тошкент халқаро тижорат судида** ҳал этиш ҳуқуқини кафолатлаш;

г. мустақил экспедиторлар, ташувчилар ва юк эгаларининг хабнинг юк ортиш-тушириш қувватларидан бетараф ва камситишсиз фойдаланиш қоидаларини мажбурий қўллаш, бунда бозорнинг айрим иштирокчилари учун монопол преференциялар истисно этилади (**Common Carrier**).

Ушбу ташаббусни амалда рўёбга чиқариш учун **ЎзР** “**Қуруқлик портлари тўғрисида**”ги қонунини ишлаб чиқиш ва қабул қилиш, шунингдек, **Божхона кодекси**, **Солиқ кодекси** ва бошқа тегишли қонун ҳужжатларига тегишли ўзгартишлар киритиш зарур деб ҳисобланади.

2. Амалдаги мультимодал логистика марказларини узоқ муддатли бошқарувга бериш ва янгиларини қуриш учун етакчи халқаро операторлар билан **стратегик шериклик** ўрнатиш.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Шериклик ДХШ моделлари доирасида **иккита йўналиш** бўйича амалга оширилади: давлатга тегишли амалдаги “қуруқлик портлари”ни модернизация қилиш мақсадида узоқ муддатли бошқарувга бериш (**ROT**), шунингдек, истиқболли йўлакларнинг тугун нуқталарида янги юқори технологик мультимодал хабларни қуриш (**DBFOT**).

Ушбу моделларда давлат майдонлар ажратиш ва инфратузилмани қуриш, жумладан, темир йўл ва автомобиль йўлларини олиб келиш, шунингдек, инвестор учун тижорий хатарларни камайтириш учун, инвестор эса қуйидагилар учун жавоб беради:

а. терминалларнинг ички инфратузилмасини **лойиҳалаш**, **қуриш**, **технологик жиҳозлаш ва модернизация қилиш**;

б. **бошқарув тизимларини рақамлаштириш ва интеграциялаш**: божхона ва назорат органлари платформалари билан интеграциялашган терминал операцияларини автоматлаштириш (**TOS**) ва омборларни бошқариш (**WMS**) бўйича ихтисослаштирилган порт тизимларини жорий этиш ва уларга хизмат кўрсатиш;

в. маҳаллий юк эгаларига жаҳоннинг асосий портларигача мультимодал фрахтни узлуксиз онлайн-мониторинг қилиш ва “бир клик билан” бронлаш имкониятини таъминлайдиган **глобал логистика платформаларига уланиш**;

г. маҳаллий кадрларни логистика хабларини бошқариш соҳасида ўқитиш ва халқаро сертификатлашни ташкил этиш.

Истиқболли ҳамкорлар сифатида **DP World**, **AD Ports Group** (**БАА**), **Duisburger Hafen AG** (**Германия**), **PSA International** (**Сингапур**), **Lotte Global Logistics** (**Корея**) ёки **COSCO Shipping** (**ХХР**) кўриб чиқилиши мумкин, бунда, жумладан, консорциум шакллантириш варианти ҳам назарда тутилади. **Лаос**нинг муваффақиятли тажрибасидан келиб чиқиб, ДХШ битимларини тайёрлаш учун **ХМК**ни институционал ҳамкор ва мустақил маслаҳатчи сифатида жалб қилиш таклиф этилади.

3. Аралаш молиялаштириш тамойилларига асосланган **Логистика инфратузилмасини ривожлантириш миллий жамғармасини** ташкил этиш.

Бундай механизмни яратиш темир йўл ва автомобиль йўлларининг ўтказиш қобилиятини кенгайтириш, шунингдек, мавжуд ва ташкил этилаётган “қуруқлик портлари”га йўл олиб келиш бўйича **лойиҳаларни** давлат бюджетига қўшимча юклама туширмасдан узлуксиз **молиялаштиришни** таъминлаш имконини беради.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

Жамғарма тузилмасини ҳозирги вақтда **Ҳиндистон**, **Бразилия**, **Индонезия** ва бошқа ривожланаётган мамлакатларда фаол қўлланилаётган ҳамда ўз тузилмасида қуйидагиларни назарда тутувчи **кўп қатламли модель** бўйича шакллантириш мақсадга мувофиқ деб ҳисобланади:

а. **суверен** “**таянч капитал**” – ажратиладиган ер участкалари қиймати, амалдаги “қуруқлик портлари”нинг давлатга ўтказиладиган инфратузилмасининг баланс қиймати, шунингдек, транзит ва божхона йиғимларидан белгиланган ажратмалар ҳисобига таъминланиши мумкин;

б. ХМИнинг концессион капитали – **Осиё инфратузилмавий инвестициялар банки** (**ОИИБ**), **Европа тикланиш ва тараққиёт банки**, **Осиё тараққиёт банки** (**ОТБ**) ва **ХМК**нинг узоқ муддатли “юмшоқ” кредитлари, лойиҳа олди тайёргарлиги учун грантлари ва биргаликда молиялаштириши;

в. **стратегик ҳаминвестициялар** – **Абу-Даби тараққиёт жамғармаси**, Сингапурнинг **Temasek** инвестиция холдинги ва бошқа хорижий суверен жамғармалар ҳамда инвестиция компаниялари томонидан жамғарманинг акциядорлик капиталига ва қўшма лойиҳа компанияларига тўғридан-тўғри инвестициялар;

г. **капитал бозори воситалари** – тижорат банклари ва хусусий фондларнинг ликвидлигини “қуруқлик портлари”нинг келгусидаги даромадлари гарови остида жалб қилиш мақсадида ички ва халқаро майдончаларда инвесторлар учун фойда солиғидан озод қилинган мақсадли инфратузилмавий облигацияларни (жумладан, **сукук**) чиқариш.

Жамғарма фаолиятининг самарадорлиги ва шаффофлигини таъминлаш учун минтақавий транспорт йўлаклари тузилмасига мажбурий тартибда интеграция қилиниши лозим бўлган **устувор лойиҳаларнинг ягона реестрини** шакллантириш ва тасдиқлаш, шунингдек, тегишли вазирликлар ва акциядорлар паритет асосида иштирок этадиган **Кузатув кенгаши** назорати остида махсус бошқарувчи компанияни таъсис этиш мақсадга мувофиқ деб ҳисобланади.

4. Хусусий темир йўл операторларини локомотив тортиш хизматини амалга оширишга жалб қилиш бўйича **тажриба-синов ҳуқуқий режимини** жорий этиш.

Хусусан, қуйидагилар таклиф этилади:

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

а. халқаро малакага эга бўлган бир нечта хусусий логистика операторлари ва консорциумларига **белгиланган тажриба-синов йўналишларида** ўзига тегишли (ёки ижарага олинган) магистрал локомотивлардан фойдаланиш ҳуқуқини бериш;

б. тирбандликларнинг олдини олиш мақсадида "**Ўзбекистон темир йўллари**" АЖ томонидан участкаларнинг жорий техник ўтказиш қобилиятидан қатъий келиб чиққан ҳолда ҳисоблаб чиқиладиган ҳаракатнинг **белгиланган вақт оралиқларини** ("слотлар") ажратиш;

в. хусусий операторлар учун инфратузилма тарифи қийматига **мақсадли инвестиция компоненти** киритиладиган механизмни жорий этиш, ундан тушадиган маблағлар темир йўл тармоғидаги тор жойларни кенгайтиришга (қўшимча йўллар, разъездлар қуриш ва тажриба-синов участкаларини электрлаштириш ва б.) йўналтирилади.

5. CCS (Cargo Community System) миллий рақамли логистика платформасини жорий этиш.

CCS темир йўл ташувлари (**e-nakl.railway.uz**), аэропортларнинг юк терминаллари, божхона органлари (**singlewindow.uz**, "**E-tranzit**"), тармоқ идоралари ("**E-logistika**"), омборлар ва "қуруқлик портлари" (**TOS/WMS**), шунингдек, банклар ва суғурта компанияларининг рақамли платформаларини умумий шлюз орқали интеграциялаб, "**соябон**" **экотизим** сифатида фаолият юритади.

Уни яратиш қуйидагиларни таъминлаш имконини беради:

а. транспорт турлари туташган жойларда ҳужжатларни келишиш ва бериш вақтини бир неча кундан **10**-**15** дақиқагача қисқартирадиган "**узлуксиз**" бир марталик маълумот киритиш;

б. тирбандлик ва тиқилинчларнинг олдини олиш мақсадида транспорт-логистика инфратузилмасига тушадиган юкламани узлуксиз мониторинг қилиш ва прогнозлаш, шунингдек, омбор ва терминал қувватларини оптималлаштириш;

в. такрорланувчи операцияларни бартараф этиш, ҳаракатдаги таркибнинг бекор туриб қолишини қисқартириш ва ҳужжат айланишини оптималлаштириш ҳисобига бозор иштирокчиларининг **логистика харажатларини** камайтириш.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги

6. Қонунчиликка тегишли ўзгартишлар киритиш орқали **автотранспорт кооперативларини** шакллантиришни рағбатлантириш.

Хусусан, “***Автомобиль транспорти тўғрисида***”ги **Қонунга** кичик ва микро ташувчиларга (жумладан, оилавий фирмаларга) расман **ихтиёрий кооперативларга** бирлашиш ёки йирик, институционал логистика операторлари билан **қўшма корхоналар** ташкил этиш имконини берадиган ўзгартишлар киритиш таклиф этилади. Бу кичик бизнесга суғурта, замонавий транспорт воситаларини харид қилиш, мониторинг АТ-тизимларидан фойдаланиш ва сифатли техник хизмат кўрсатишдан ўтиш бўйича “**пулинг**”ни (харажатларни биргаликда тақсимлаш) амалга ошириш ва шу ҳисобига **демпинг**дан воз кечиш имконини беради.

7. Маъмурий тартиб-таомилларни оптималлаштириш ва логистика инфратузилмасини қуриш жараёнларини узлуксиз рақамлаштириш.

Хусусан, инвестиция ва қурилиш цикларини минималлаштириш ва тадбиркорлар **харажатларини** камайтириш мақсадида, жумладан, идора ичидаги тартиб-таомилларни максимал даражада **рақамлаштириш** ва интеграциялаш ҳисобига логистика марказларини қуриш учун ер участкалари ва тегишли рухсатномаларни бериш бўйича амалдаги тартибни қайта кўриб чиқиш таклиф этилади.

© 2026. Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Стратегик ривожланиш ва ислоҳотлар агентлиги