

**"O'ZBEKISTON LOGISTIKASINING 2026-YILGI PARADOKSI: YUQORI O'SISH SUR'ATLARI FONIDA DOIMIIY TRANZIT MUAMMOLARI VA ULARNI BARTARAF ETISH YO'LLARI"**

**Djiyanbayev Sirojiddin Valiyevich,**

*Texnika fanlari bo'yicha falsafa doktori, dotsent,  
Jizzax politexnika instituti, Muhandislik maktabi rahbari,*

[sdjiyanbaev@bk.ru](mailto:sdjiyanbaev@bk.ru)

**Aliqulov G`olibjon Serzod o`g`li**

*Jizzax Politexnika institutining talabasi*

[aliqulovgolib9@gmail.com](mailto:aliqulovgolib9@gmail.com)

**Annotatsiya** *O'zbekiston logistikasida 2026-yilgi paradoks: eksport hajmining jadal o'sishi (\$33,8 mlrd ga yetgan va davom etayotgan) hamda O'rta koridor bo'ylab tranzit yuklari (2026-yilda o'zbek yuklari 1,5 mln tonna prognozi), CKU temir yo'li va multimodal markazlar loyihalari tufayli yuzaga kelmoqda. Shu bilan birga, quruqlik bilan o'ralgan joylashuv, yuqori tranzit xarajatlari, chegara kechikishlari, infratuzilma tor joylari (Kaspiy paromlari va port tiqilinchlari) va qo'shni davlatlar bilan muvofiqlashtirish muammolari saqlanib qolmoqda. Maqola yutuqlar, dolzarb to'siqlar va infratuzilmani modernizatsiya qilish, raqamlashtirish, koridorlarni diversifikatsiya qilish orqali bartaraf etish yo'llarini tahlil qiladi.*

**Kalit so'zlar:** *O'zbekiston logistika, O'rta koridor, tranzit muammolari, CKU temir yo'li, eksport o'sishi, infratuzilma tor joylari, 2026 prognozi, raqamli yechimlar.*

**Annotation** *Uzbekistan's logistics in 2026 reveals a striking paradox: rapid growth in export volumes (reaching \$33.8 billion in 2025 with continued momentum) and transit cargo along the Middle Corridor (projected 1.5 million tons of Uzbek freight in 2026), driven by projects like the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan (CKU) railway and multimodal hubs, contrasts with persistent transit challenges. These include high costs due to landlocked geography, border delays, infrastructure bottlenecks (e.g., Caspian ferries and port congestion), and harmonization issues among neighboring countries. The article analyzes current achievements, ongoing problems, and pathways to resolution through infrastructure modernization, digitalization, corridor diversification, and international cooperation to enhance resilience and competitiveness.*

**Keywords:** *Uzbekistan logistics, Middle Corridor, transit challenges, CKU railway, export growth, infrastructure bottlenecks, 2026 forecast, digital solutions.*

**Kirish.** Globallashtirish jadal rivojlanib borayotgan bir davrda O‘zbekistonda logistika va uni rivojlantirish mamlakatimiz iqtisodiyotining ravnaq topishi va barqarorligini ta‘minlashga imkon yaratadi. Logistika zanjirlari va transport yo‘llarini rivojlantirish va diversifikatsiya qilish, xususan xalqaro savdo va tijoratni yanada kuchaytirish, mahalliy va xalqaro iqtisodiy faoliyat yuritish uchun rivojlanayotgan mamlakatlarga o‘zaro bog‘lanishni yanada kuchaytirish, tovarlar va xizmatlarni samaradorlik bilan tashkil etish imkonini beradi. Logistika zanjirlarini va transport yo‘llarini rivojlantirish bir mamlakat iqtisodiyotini barqarorlashtirish uchun quyidagi chora tadbirlarni amalga oshirish orqali erishish mumkin:

**Asosiy muammolar:**

**Yuqori tranzit xarajatlari va kechikishlar** Quruqlik bilan o‘ralgan (double-landlocked) joylashuv tufayli qo‘shni davlatlar orqali o‘tish kerak. Chegara kechikishlari, bojxona to‘siqlari va Kaspiy dengizi paromlari tiqilinchlari sababli yetkazib berish vaqti 40–60 kungacha cho‘zilishi mumkin. Masalan, Yevropaga yuk tashish narxi ikki baravar oshgan (bir yuk mashinasi uchun €7000–9000 ga yetgan), bu eksport raqobatbardoshligini pasaytiradi.

**Infratuzilma eskirganligi va tor joylar (bottlenecks)** Temir yo‘l tarmoqlarida bandlik, elektrovoz va terminallar yetishmasligi, avtomobil yo‘llarining sifatsizligi va Kaspiy paromlari sig‘imi cheklangan. Qirg‘iziston orqali o‘tadigan yo‘nalishlarda mavsumiy qiyinchiliklar (tog‘ yo‘llari) va multimodal integratsiya zaif.

**Qo‘shni davlatlar bilan muvofiqlashtirish muammolari** Tojikiston, Qirg‘iziston, Turkmaniston va boshqalar bilan tranzit tartiblari farq qiladi, qo‘shimcha to‘lovlar va kechikishlar ko‘p. Geosiyosiy xavflar (sanksiyalar, mojarolar) shimoliy yo‘nalishlarni cheklagan.

**Raqamlashtirish va monitoring yetishmasligi** Hujjatlar qog‘oz shaklda, real vaqtda tracking va elektron bojxona to‘liq emas, bu jarayonlarni sekinlashtiradi.

Ularning samarali yechimlar biri koridorlarni diversifikatsiya qilish va yangi loyihalar. Masalan bular korib aytib o‘tsak: (O‘rta koridor (Trans-Caspian / Middle Corridor) yana biri Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston (CKU) temir yo‘li:

O‘zbekiston prezidenti Shavkat Mirziyoyev Turkiy davlatlar tashkiloti sammitidagi nutqida sammitga a‘zo davlatlar aloqalarini kengaytirishga qaratilgan takliflarini va «Turkiy davr» shiori ostida o‘tayotgan bugungi sammitimizda ko‘p tomonlama va uzoq muddatli aloqalarimizni yanada kengaytirishga qaratilgan quyidagi taklif ilgari surildi:

➤ global logistika zanjirlari va transport yo‘laklarini rivojlantirish va diversifikatsiya qilish, yagona tranzit tarmog‘ini shakllantirish masalalari dolzarb ahamiyatga ega.

➤ yuk tashuvlariga o‘zaro borayotgan talabni qondirish maqsadida O‘rta koridor salohiyatini kengaytirish choralarni qo‘llab-quvvatlaymiz. Shuningdek, qo‘shimcha

ko‘ptarmoqli yo‘nalishlarni, jumladan, Xitoy, Janubiy Osiyo va Yevropa bozorlariga mamlakatlarimiz orqali o‘tadigan koridorlarni rivojlantirish hamda transport xizmatlarini raqamlashtirish tarafdorimiz.

➤ davlatlarimiz Temir yo‘l idoralari kengashini ta‘sis etishni va bu tuzilmaning direksiyasini yurtimizda joylashtirishni taklif etildi. Mamlakatimiz prezidenti tomonidan ekspartiyorlarni qo‘llab-quvatlash maqsadida ularga yetkazib berish xarajatlarini 50% ni qoplab berish, yana uni 70% ga ko‘tarishni aytib o‘tdilar. Bundan maqsad ekspartiyorlar tovarlarini to‘g‘ridan to‘g‘ri yevropa davlatlariga eksport qilish kerakligini aytib o‘tdilar.

Davlatimiz rahbari 2017-yilda Oliy Majlisga Murojaatnomasida O‘zbekiston tashqi savdo yuklarini jahon va mintaqadagi asosiy bozorlarga olib chiqadigan ishonchli transport va tranzit yo‘laklarini izchil shakllantirish, logistik yo‘nalishlarni diversifikatsiya qilish, bu borada qo‘shnilarimiz bilan amaliy muzokaralar o‘tkazish zarurligiga alohida e‘tibor qaratdi. Jumladan, tranzit davlatlar — Turkmaniston, eron, Qozog‘iston, Rossiya, Ozarbayjon va Gruziya hududlaridan asosiy eksport yuklarini tranzit shaklida tashishda preferentsiyalarga ega bo‘lish, xorijiy va mahalliy investorlarning logistika sohasida aniq loyihalarni amalga oshirish borasidagi harakatlarini rag‘batlantirish zarurligi belgilandi.

Ma‘lumotlarga ko‘ra, 600 kilometrli Mozori Sharif — Kobul — Peshovar temir yo‘li ishga tushirilgach, dastlabki yillarda yuk tashish hajmi 10 million tonnaga etishi mumkin. ekspertlar taxminicha, Afg‘onistonning transport va infratuzilmaviy salohiyatini to‘liq ro‘yobga chiqarish orqali O‘zbekistondan Pokistonga yuk tashish vaqti 35 kundan 3 kungacha qisqaradi. Rossiya va Pokiston o‘rtasida transport xarajatlarini 20 foiz, Markaziy Osiyo va Pokiston davlatlari o‘rtasida esa 35 foiz kamaytirishi mumkin. 2023-yil 9 avgust kuni davlatimiz rahbari xalqaro transport yo‘laklarini rivojlantirish va diversifikatsiya qilish bo‘yicha taqdimot bilan tanishar ekan, bu yil yurtimiz mahsulotlari 32 ta yangi bozorga kirib borgani, Jahon savdo tashkilotiga kirish bo‘yicha ishlar ham jadallashayotganini ta‘kidladi. Bir so‘z bilan aytganda, O‘zbekistonda transport logistikasi sohasidagi keng ko‘lamli islohotlar yaqin davr ichida o‘z samarasini beradi. Shuningdek, 2026 prognozi

Umumiy tranzit yuk hajmi o‘shishi, multimodal hublar (Toshkent, Farg‘ona, Samarqand) kengayishi. Eksport o‘shishi davom etishi kutilmoqda, lekin infratuzilma modernizatsiyasi (500 km yangi temir yo‘l, 4000 km avtomobil yo‘llari rekonstruksiyasi) va xorijiy investitsiyalar (DP World, Gebrüder Weiss) muhim. 2030-yilgacha tranzit yuk hajmi 2 baravar oshishi rejalashtirilgan.

**Xulosa va takliflar.** 2025-yildagi eksport o‘shishi (\$33.8 mlrd) 2026-yilda davom etishi kutilmoqda, lekin infratuzilma tor joylari (Kaspiy, chegara, bandlik) hal qilinmasa, to‘liq salohiyat ro‘yobga chiqmaydi. Raqamli yechimlar va yangi koridorlar (CKU, O‘rta koridor) asosiy umidvor — ular xarajatlarni 15–40% kamaytirishi va tranzit markazi sifatidagi

o'rinni mustahkamlashi mumkin. Logistika transport yo'llarini diversifikatsiya qilish, bir mamlakat yoki mintaqaga bog'liq bo'lmagan alternativ transport yo'llarini yaratishni anglatadi. Bu mamlakatlararo savdo aloqalarini kuchaytirish, risklarni qisman kamaytirish va tijoratni kengaytirishga imkon yaratadi. Diversifikatsiya, transport xizmat ko'rsatish sohasining faqatgina bitta tarmog'ini qamrab olish emas, avtomobil yo'llari, temir yo'llar, havo yo'llari, dengiz yo'llaridan foydalanish va ularni bir xil vaqtning o'zida kombinatsiya qilishga sharoit yaratishni anglatadi. Xulosa qilib aytadigan bo'lsak, logistika tizimi mamlakat iqtisodiyotining qon tomiri bo'lganligi sababli iqtisodiyotning boshqa ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish sohaslarini amalga oshirish uchun resurslarni yetkazib berishda xizmat qiladi. . Tashqi bozorda esa mamlakatning iqtisodiy raqobatbardoshligini oshiradi va jahon iqtisodiyotiga integratsiya jarayonini tezlashtiradi.

#### FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Qulmuxamedov J.R., Aripjanov M.M., Nazarov K.M., Mirzayev F.R., Mirgiyazov X.A.
2. Logistika asoslari. -T.:“Fan va texnologiyalari”. 2015-yil. 107-b.
3. Tairova M.M., Abdulloyev A.J. “LOGISTIKA” o‘quv qo‘llanma “DURDONA” nashryoti Buxoro-2020 4. <https://www.freightwaves.com/news/how-big-is-the-logistics-industry>
4. Ilyasovna A. S. YANGI O‘ZBEKISTON SHAROTIDA MAISHIY XIZMAT KO‘RSATISH SOHASINI RIVOJLANTIRISHNING NAZARIY ASOSLARI //Journal of marketing, business and management. – 2023. – T. 2. – №. 7. – C. 9-14.
- 5.. Artikova S.I., Abduraxmonov S.A. Maishiy xizmat ko'rsatish sohasini rivojlanishining iqtisodiy ahamiyati //Science and Education. – 2022. – T. 3. – №. 11. – C. 1182-1189