

## O‘ZBEKISTONDA TEMIR YO‘L VA AVTOMOBIL TRANSPORTLARI O‘RTASIDAGI RAQOBATNING ZAMONAVIY HOLATI VA RIVOJLANISH TENDENSIYALARI

**Sindarov Sherzod Egamberdiyevich**

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti  
prorektori, i.f.d., professor

### **Annotatsiya**

Mazkur maqolada O‘zbekistonda temir yo‘l va avtomobil transportlari o‘rtasidagi raqobat holati statistik ma’lumotlar asosida tahlil qilingan. Tadqiqotda yuk tashish hajmi, yuk aylanmasi, tarif rentabelligi, xarajatlar tarkibi hamda moliyaviy samaradorlik ko‘rsatkichlari o‘rganilgan. Tahlil natijasida avtomobil transporti yuk tashish hajmida ustunlik qilgani, temir yo‘l transporti esa uzoq masofali tashuvlar, xavfsizlik va ekologik samaradorlik bo‘yicha yuqori natija ko‘rsatgani aniqlangan. Temir yo‘l tizimidagi tarif siyosati, infratuzilma modernizatsiyasi va multimodal integratsiya masalalari baholangan. Tadqiqot yakunida logistika tizimini raqamlashtirish va “yashil transport” texnologiyalarini rivojlantirish bo‘yicha ilmiy-amaliy takliflar ishlab chiqilgan.

**Kalit so‘zlar:** transport tizimi, temir yo‘l transporti, avtomobil transporti, raqobatbardoshlik, logistika, yuk tashish, multimodal transport, tarif siyosati, infratuzilma, raqamlashtirish.

### **Аннотация**

В данной статье на основе статистических данных проанализировано состояние конкуренции между железнодорожным и автомобильным транспортом в Узбекистане. В исследовании изучены объёмы грузоперевозок, грузооборот, тарифная рентабельность, структура затрат и показатели финансовой эффективности. В результате анализа установлено, что автомобильный транспорт занимает ведущие позиции по объёму перевозимых грузов, тогда как железнодорожный транспорт демонстрирует более высокие показатели в сфере дальних перевозок, безопасности и экологической эффективности. Оценены вопросы тарифной политики, модернизации инфраструктуры и мультимодальной интеграции железнодорожной системы. По итогам исследования разработаны научно-практические предложения по цифровизации логистической системы и развитию технологий «зелёного транспорта».

**Ключевые слова:** транспортная система, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, конкурентоспособность, логистика, грузоперевозки, мультимодальный транспорт, тарифная политика, инфраструктура, цифровизация.

### **Abstract**

This article analyzes the state of competition between railway and road transport in Uzbekistan based on statistical data. The study examines freight transportation volume, freight turnover, tariff profitability, cost structure, and financial efficiency indicators. The analysis revealed that road transport dominates in terms of freight

volume, while railway transport demonstrates higher performance in long-distance transportation, safety, and environmental efficiency. The issues of tariff policy, infrastructure modernization, and multimodal integration of the railway system were also evaluated. Based on the results of the study, scientific and practical recommendations were developed for the digitalization of the logistics system and the development of green transport technologies.

**Keywords:** transport system, railway transport, road transport, competitiveness, logistics, freight transportation, multimodal transport, tariff policy, infrastructure, digitalization.

## KIRISH

Transport tizimi mamlakatning iqtisodiy o‘shida muhim infratuzilma sifatida ishlab chiqaruvchilar va iste’molchilarni bog‘laydi. Jahon bankining ma’lumotlariga ko‘ra, 2023-yilda dunyo bo‘yicha transport xizmatlari bozori 4,3 trln. AQSH dollariga yetib, sohada 100 mln nafardan ziyod inson band [1]. O‘zbekistonda ham transport tarmog‘i ustuvor soha sifatida e’tirof etilgan bo‘lib, 2022-2026-yillarga mo‘ljallangan “Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi”da tranzit yuk hajmini 15 mln tonnaga oshirish, temir yo‘l elektrlashtirishini 60 foizga ko‘tarish va avtomobil yo‘llari infratuzilmasini tubdan yangilash vazifalari belgilangan [2].

Shu sharoitda temir yo‘l va avtomobil transportlari o‘rtasidagi raqobat kuchayib bormoqda. Ikki transport turi bir-birini raqib sifatida ko‘rgan holda, ayni paytda multimodal zanjirlarda hamkor sifatida ham faol ishtirok etmoqda. Ushbu raqobatning hozirgi holatini statistik ma’lumotlar asosida chuqur tahlil qilish va tendensiyalarni aniqlash tarmoq siyosatchilari hamda investorlar uchun dolzarb ahamiyat kasb etadi.

## ADABIYOTLAR SHARHI

Transport raqobati masalalari ilmiy adabiyotda keng yoritilgan. R.Ballou logistika zanjiri nazariyasini rivojlantirib, transport turlari o‘rtasidagi raqobatni samaradorlik va xarajatlar nuqtai nazaridan tahlil etdi [3]. K.Sterligov logistika tizimlaridagi raqobat mexanizmlarini o‘rgandi. MDH mamlakatlari tajribasida B.M.Lapidus va D.A.Macheret temir yo‘l transporti iqtisodiyotiga oid keng tadqiqotlar olib borishdi [4].

O‘zbekiston mutaxassislaridan G.A.Samatov va M.A.Ikramov transport tizimini samarali rivojlantirishda muhim ishlarni amalga oshirdi [5]. A.A.Zohidov tranzit koridorlar samaradorligini tadqiq etib, Markaziy Osiyo transport tizimini rivojlantirish mexanizmlarini ishlab chiqdi [6]. V.K.Yarashova O‘zbekiston transport tizimining makroiqtisodiy jihatlarini chuqur o‘rgandi [7].

Ammo mavjud tadqiqotlar asosan umumiy nazariy yondashuvlar yoki yakka transport turidagi tahlillar bilan chegaralanadi. Ikki transport turi o‘rtasidagi raqobatni solishtirma qiyoslash formati kamdan-kam uchraydi - ushbu bo‘shliqni to‘ldirish maqolaning asosiy hissasini tashkil etadi.

## METODOLOGIYA

Transport tizimini rivojlantirish muammolarini tahlil etish bilan shug‘ullangan milliy va xorijlik olimlarning ilmiy izlanishlari natijalari mazkur tadqiqotning nazariy-

uslubiy bazasi sifatida xizmat qildi. Maqolani tayyorlashda abstrakt va analitik mushohada, qiyosiy va omilli tahlil, indikativ, tanlanma kuzatuv, taqqoslash, iqtisodiy-statistik va boshqa usullardan foydalanildi.

## TAHLIL VA NATIJALAR

O‘zbekiston transport tizimidagi yuk tashish hajmi 2019-2023-yillarda barqaror o‘shish tendensiyasini ko‘rsatdi. 1-jadval ma’lumotlariga ko‘ra, yuk tashish hajmida avtomobil transporti mutlaq ustunlikka ega - 2023-yilda 1 322 mln.tonna, bu umumiy hajmning 90,8 foizini tashkil etadi. Temir yo‘l transportining yuk tashish hajmi 73,7 mln.tonna bilan 5 foiz atrofida qolmoqda. Ammo, yuk aylanmasi ko‘rsatkichida manzara butunlay boshqacha: temir yo‘l 27,1 mlrd. t-km bilan avtomobil transportidan (22,3 mlrd. t-km) oshib ketadi. Bu temir yo‘lning uzoq masofali tashuvlarda iqtisodiy ustunligini yaqqol ko‘rsatadi.

### 1-jadval.

#### Transport turlari bo‘yicha yuk tashish hajmi va yuk aylanmasi[8]

Ko‘rsatkichlar	2019-yil	2020-yil	2021-yil	2022-yil	2023-yil
<b>Tashilgan yuklar, mln.t</b>					
Temir yo‘l transporti	70,1	70,6	72,0	73,4	73,7
Avtomobil transporti	1 177,7	1 238,2	1 282,0	1 284,1	1 322,0
Quvur yo‘li	72,0	57,9	66,2	63,5	60,0
<b>Jami</b>	<b>1 319,8</b>	<b>1 366,7</b>	<b>1 420,2</b>	<b>1 420,9</b>	<b>1 455,7</b>
<b>Yuk aylanmasi, mlrd.t-km</b>					
Temir yo‘l transporti	23,4	23,6	24,6	25,0	27,1
Avtomobil transporti	15,9	16,2	19,1	20,5	22,3
Quvur yo‘li	33,2	26,8	30,8	29,7	28,0
<b>Jami</b>	<b>72,6</b>	<b>66,9</b>	<b>74,8</b>	<b>75,5</b>	<b>77,6</b>

O‘rtacha yillik o‘shish sur‘atlari tahlili shuni ko‘rsatadiki: avtomobil transporti 2,9% (2,3 mln.t/y), temir yo‘l transporti 1,3% (0,9 mln.t/y) sur‘atda o‘sgan. Ikkala ko‘rsatkich ham rivojlanayotgan davlatlar uchun me‘yoriy 5% o‘shishdan pastda. Ayniqsa, temir yo‘l transportining o‘shish sur‘ati me‘yordan 4 barobar orqada.

#### Tariflar va xarajatlar dinamikasi

Raqobatbardoshlikni belgilovchi muhim omillardan biri tariflar siyosatidir. Jadval 2 da Markaziy Osiyo mamlakatlari temir yo‘l tariflari rentabelligi ko‘rsatilgan.

### 2-jadval.

#### Xalqaro temir yo‘l tashuvlarida tarif turlari rentabelligi, 2024-yil<sup>1</sup>

Davlat	Tarif turi	Tranzit XTT, foizda	YATT/YETT, foizda	10-01 eksport, foizda
Rossiya	XTT	65	-	18
Belarus	XTT	62	-	20
Ozərbayjon	XTT	70	-	15
O‘zbekiston	XTT + YATT	68	28	10
Qozog‘iston	XTT + YATT	70	28	15
Turkmaniston	XTT + YATT	60	25	15

<sup>1</sup> Manba: Tarif kelishuviga a‘zo temir yo‘llar ma’lumotlari asosida muallif tuzgan

*XTT - xalqaro tranzit tarifi; YATT - yagona tranzit tarifi; 10-01 - mahalliy tarif.*

2-jadval tahlili shuni ko'rsatadiki, O'zbekiston 68% XTT rentabelligi bilan Markaziy Osiyoda Qozog'iston 70%dan keyin ikkinchi o'rinni egallaydi. Ammo eksport-import tarif (10-01) bo'yicha rentabellik atigi 10% bo'lib, mintaqa bo'yicha eng past ko'rsatkich. Bu muammo eksport yuklarini temir yo'lga jalb etishdagi raqobatbardoshlikni jiddiy cheklaydi.

Avtomobil transportida tarif rentabelligi moslashuvchan bo'lib, tariflar yoqilg'i narxi va marshrut masofasiga bog'liq o'zgarib turadi. "Eshikdan eshikkacha" xizmat sxemasida avtomobil transporti temir yo'lga nisbatan qisqa masofali tashuvlardagi raqobatda ustun turadi. Ammo, 500 km dan uzoqroq masofada temir yo'lining xarajat ustunligi tiklanadi.

*"O'zbekiston temir yo'llari" AJ xarajatlari va moliyaviy natijalari*

Temir yo'l tizimining raqobatbardoshligini tahlil qilishda xarajatlar dinamikasi muhim ko'rsatkich sanaladi. 3-jadvalda 2018-2023-yillar davomidagi xarajatlar tarkibi yoritilgan.

**3-jadval.**

**"O'zbekiston temir yo'llari" AJ yuk tashish xarajatlari  
tarkibi, mln. so'm[8]**

Xarajat turi	2018-yil	2019-yil	2020-yil	2021-yil	2022-yil	2023-yil
Ish haqi fondi	710 505	858 263	1 192 501	1 569 878	1 891 005	2 220 025
Amortizatsiya	516 094	718 091	1 128 739	1 214 846	1 373 131	1 501 352
Material	229 769	352 742	604 416	434 356	849 292	853 743
Yoqilg'i	268 127	277 156	410 508	413 922	422 867	418 150
Elektr energiyasi	55 934	78 015	110 525	188 104	230 124	235 462
Ta'mirlash fondi	80 750	149 651	196 139	260 446	295 069	275 000
Boshqa xarajatlar	1 005 540	1 298 219	2 114 563	1 866 021	2 190 619	1 925 457
<b>JAMI</b>	<b>3 042 924</b>	<b>3 944 032</b>	<b>6 054 431</b>	<b>6 339 278</b>	<b>7 479 028</b>	<b>7 693 534</b>

3-jadval tahlilidan ko'rinib turibdiki, umumiy xarajatlar 2018-2023-yillar oralig'ida 3,04 trln. so'mdan 7,69 trln. so'mga, ya'ni 2,5 barobar oshgan. O'rtacha yillik o'sish sur'ati 19% ni tashkil etmoqda. Xarajatlar tarkibida ish haqi fondi (28,9%) va amortizatsiya (19,5%) yirik ulushni egallaydi.

Ish haqi fondi 710 mln. so'mdan 2 220 mln. so'mga, ya'ni 3,1 barobar oshgan bu tarmoqdagi kadrlarga haq to'lash islohotlarining natijasidir. Amortizatsiya 516 mln. so'mdan 1 501 mln. so'mga ko'tarilgan temir yo'l infratuzilmasiga investitsiyalar oshganligidan dalolat beradi. Yoqilg'i xarajatlari nisbatan past sur'atda o'sgani elektrlashtirish jarayoni samarasini ko'rsatadi.

*Moliyaviy samaradorlik: raqobat mavqeyining iqtisodiy ko'rsatkichlari*

Raqobatbardoshlikni baholashda moliyaviy natijalar - daromad, xarajat va foyda dinamikasi - hal qiluvchi o'rin tutadi. 4-jadvalda "O'zbekiston temir yo'llari" AJning asosiy moliyaviy natijalari berilgan.

4-jadval tahlilidan bir necha muhim xulosa chiqarish mumkin. Birinchidan, yuk tashish faoliyatida daromad 2018-2023-yillarda 3476,7 mlrd.so'mdan 8244,3

mlrd.so'mga - 2,4 barobar oshgan. Samaradorlik koeffitsiyenti 1,69 dan 1,82 ga ko'tarilgan, ya'ni har 1 so'mlik xarajatga 1,82 so'm daromad olinmoqda.

Ikkinchidan, yo'lovchi tashish muntazam ravishda zarar bilan yakunlanmoqda. 2023-yildagi zarar 407,8 mlrd.so'mni tashkil etdi - 2018-yildagiga nisbatan 24,5% kamaygan bo'lsa-da, soha hali ham subsidiyaga muhtoj. Bu temir yo'lining avtomobil transportiga nisbatan yo'lovchi tashishdagi raqobatdagi zaif tomoni hisoblanadi.

Uchinchidan, yuk tashish faoliyatidagi barqaror foyda tarmoqning umumiy raqobatbardoshligini qo'llab-quvvatlab, infratuzilmaga investitsiya imkonini beradi.

#### 4-jadval

#### “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ asosiy moliyaviy natijalari, mlrd. so‘m[8]

Ko'rsatkichlar	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Yuk tashish</b>						
Daromad	3 476,7	4 020,2	5 383,8	6 624,8	7 731,3	8 244,3
Xarajatlar	2 047,3	2 234,7	3 238,7	3 695,5	4 459,2	4 517,7
Foyda	1 726,4	1 785,4	2 145,1	2 929,2	3 272,1	3 726,6
<b>Samaradorlik koeffitsiyenti</b>	<b>1,69</b>	<b>1,79</b>	<b>1,66</b>	<b>1,79</b>	<b>1,73</b>	<b>1,82</b>
<b>Yo'lovchi tashish</b>						
Daromad	236,2	343,0	383,4	431,3	242,0	359,2
Xarajatlar	516,1	652,2	889,6	1 096,8	757,1	767,0
Zarar	-327,0	-309,1	-506,3	-665,5	-515,1	-407,8

#### *Transport turlari raqobat mavqeyining qiyosiy tahlili*

5-jadvalda temir yo'l va avtomobil transportlarining raqobat ustunliklari va zaif tomonlari tizimlashtirilgan.

#### 5-jadval

#### Temir yo‘l va avtomobil transportining raqobat mavqeyi - qiyosiy tahlil<sup>1</sup>

Mezon	Temir yo‘l	Avtomobil	Raqobat ustunligi
Yuk tashish hajmi, mln.t	73,7	1 322	Avtomobil
Yuk tashish ulushi, foizda	5	91	Avtomobil
Yuk aylanmasi, mlrd.t-km	27,1	22,3	Temir yo‘l
Uzoq masofali tezlik, km/soat	40-60	60-90	Avtomobil
Yuk tashish quvvati	60-80 t/vagon	10-25 t/TS	Temir yo‘l
Xavfsizlik darajasi	4,7/5 ball	4,0/5 ball	Temir yo‘l
Tarif (tranzit)	XTT: 68% rent.	Moslashuvchan	Aralash
Tarif (eksport)	10-01: 10% rent.	Yuqori rent.	Avtomobil
Ekologik ta'sir	Past SO <sub>2</sub>	Yuqori SO <sub>2</sub>	Temir yo‘l
Xizmat sifati	0,55/1,0 (past)	Yuqori moslashuvchan	Avtomobil
Yo'lovchi tashish	Zarar (407,8 mlrd)	Foydali	Avtomobil

<sup>1</sup> Manba: muallif tomonidan tizimlashtirilgan

1-jadval tahlili shuni ko'rsatadiki: mezonlarning 5 tasida avtomobil transporti, 4 tasida temir yo'l transporti, 1 tasida esa aralash mavqe kuzatiladi. Avtomobil transportining ustunligi asosan hajm, moslashuvchanlik va xizmat sifati sohalarida - temir yo'lining ustunligi esa yuk aylanmasi, xavfsizlik va ekologik jihatlarda namoyon bo'ladi.

Transport tizimidagi asosiy muammolar va rivojlanish tendensiyalarining ilmiy tahlili

### 1. Temir yo'l transportidagi asosiy muammolar

Infratuzilmaning eskirganligi. Temir yo'l transporti tizimida mavjud asosiy muammolardan biri infratuzilmaning texnik va ma'naviy jihatdan eskirganligidir. Ayrim temir yo'l uchastkalarida relslar, signalizatsiya tizimlari, elektrlashtirish uskunalari hamda harakat tarkibi uzoq muddat foydalanilganligi sababli zamonaviy logistika talablariga to'liq javob bermaydi. Natijada tashish jarayonining xavfsizligi, tezligi va uzluksizligi pasayadi. Asosiy fondlarning eskirishi kapital ta'mirlash xarajatlarini oshirib, transport xizmatlari tannarxining ko'tarilishiga olib kelmoqda.

Tarif raqobatbardoshligining pastligi. Eksport-import yuk tashuvlarida temir yo'l tariflarining rentabellik darajasi atigi 10 foizni tashkil etishi ushbu transport turining iqtisodiy samaradorligi yetarli emasligini ko'rsatadi. Mintaqaviy transport bozori bilan taqqoslaganda bu ko'rsatkich eng past darajalardan biri hisoblanadi. Tarif siyosatining moslashuvchan emasligi tranzit yuk oqimlarining boshqa transport yo'laklariga yo'naltirilishiga sabab bo'lmoqda.

Yuk tashish tezligining pastligi. Temir yo'l transportida yuk tashishning o'rtacha tezligi 40–60 km/soat atrofida bo'lib, bu zamonaviy logistika va "just-in-time" tamoyillariga asoslangan tezkor yetkazib berish talablariga to'liq mos kelmaydi. Ayniqsa yuqori qo'shilgan qiymatga ega mahsulotlarni tashishda vaqt omili muhim bo'lib, past tezlik raqobatbardoshlikni pasaytiradi.

Boshqaruv tizimi samaradorligining yetarli emasligi. Transport boshqaruvi tizimida avtomatlashtirish darajasining pastligi operatsion samaradorlikka salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Baholash natijalariga ko'ra, boshqaruv tizimi sifati ko'rsatkichi I sifat=0,49 ni tashkil etib, juda past toifaga kiradi. Avtomatlashtirish darajasi me'yoriy ko'rsatkichlardan ikki barobar pastligi sababli yuklarni monitoring qilish, marshrutlarni optimallashtirish hamda resurslardan foydalanish samaradorligi cheklanmoqda.

Yo'lovchi tashish faoliyatining zarar bilan ishlashi. Temir yo'l transportida yo'lovchi tashish faoliyati ijtimoiy ahamiyatga ega bo'lishiga qaramasdan, iqtisodiy jihatdan doimiy zarar bilan ishlamoqda. Har yili 400–665 mlrd. so'm miqdoridagi zarar davlat subsidiyalari hisobiga qoplanmoqda. Bu holat tariflarning iqtisodiy asoslangan emasligi hamda yo'lovchi oqimining yetarli darajada shakllanmaganligi bilan izohlanadi.

### 2. Avtomobil transportidagi asosiy muammolar

Yoqilg'i xarajatlarining yuqoriligi. Avtomobil transportida asosiy xarajatlar tarkibida yoqilg'i sarfi katta ulushni egallaydi. Ayniqsa uzoq masofali tashuvlarda

dizel va benzin narxlarining o'sishi transport xizmatlari tannarxini sezilarli oshiradi. Natijada logistika xarajatlari ko'payib, tashuv rentabelligi pasayadi.

Ekologik standartlarga moslashuv muammosi. Eskirgan avtoparklarning katta qismi ekologik standartlarga to'liq javob bermaydi. Atmosferaga chiqarilayotgan zararli gazlar hajmining yuqoriligi ekologik xavfsizlikka tahdid tug'diradi. Xalqaro "Euro" standartlariga mos transport vositalarining yetishmasligi ekologik transformatsiyani sekinlashtirmoqda.

Magistral yo'llardagi tirbandliklar. Yirik logistika yo'nalishlari va magistral avtomobil yo'llarida tirbandliklarning yuqoriligi tashish tezligini kamaytiradi hamda yetkazib berish muddatining uzayishiga olib keladi. Bu holat ayniqsa tranzit va eksport-import tashuvlarida sezilarli iqtisodiy yo'qotishlarni yuzaga keltiradi.

Xizmat ko'rsatish barqarorligining pastligi. Avtomobil transporti ob-havo, iqlim va yo'l infratuzilmasi holatiga bevosita bog'liqdir. Qor, muzlama, kuchli yog'ingarchilik yoki yo'l sifati past bo'lgan hududlarda tashish jarayonining uzluksizligi buzilishi mumkin. Bu esa logistika zanjiri ishonchligiga salbiy ta'sir ko'rsatadi.

### 3. Transport tizimidagi istiqbolli tendensiyalar

Multimodal integratsiyaning rivojlanishi. Hozirgi davrda multimodal logistika tizimlari jadal rivojlanmoqda. Ushbu modelga ko'ra, katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarda temir yo'l orqali, qisqa masofali yetkazib berishni esa avtomobil transporti orqali amalga oshirish iqtisodiy jihatdan samarali hisoblanadi. Bunday integratsiya transport xarajatlarini kamaytirish va logistika samaradorligini oshirish imkonini beradi.

Raqamlashtirish va intellektual logistika. GPS monitoring tizimlari, sun'iy intellekt (AI), blokcheyn texnologiyalari hamda IoT platformalarining joriy etilishi transport-logistika tizimlarini optimallashtirishga xizmat qilmoqda. Raqamlashtirish orqali yuk oqimlarini real vaqt rejimida boshqarish, marshrutlarni optimallashtirish va xarajatlarni kamaytirish imkoniyati kengaymoqda.

"Yashil transport" konsepsiyasining rivojlanishi. Global ekologik siyosat doirasida elektr va vodorod quvvatida harakatlanuvchi transport vositalarini joriy etish ustuvor yo'nalishga aylanmoqda. Ushbu konsepsiya karbon chiqindilarini kamaytirish, energiya samaradorligini oshirish va ekologik barqaror transport tizimini shakllantirishga qaratilgan. Kelajakda temir yo'l va avtomobil transportining "dekarbonizatsiyasi" transport siyosatining asosiy strategik yo'nalishlaridan biri bo'lishi kutilmoqda.

Tahlil natijasida raqobatbardoshlikni oshirish uchun quyidagi kompleks chora-tadbirlar taklif etiladi: Tarif islohoti eksport-import tariflarini (10-01) raqobatbardosh darajaga ko'tarish; "Dinamik tarif" modeli asosida bozor konyunkturasiga moslashuvchan tarif mexanizmini joriy etish.

1. Infratuzilma modernizatsiyasi: avtomatlashtirilgan logistika markazlari barpo etish, vagonlar va lokomotivlar parkini yangilash; elektrlashtirilmagan uchastkalarni tezlashtirilgan elektrlashtirish.

2. 3PL/4PL logistika provayderlari: ta'minot zanjiri ishtirokchilari (xomashyo yetkazuvchilar, qayta ishlash, bojxona, transport, ombor, iste'molchi)ni "bir darcha" tamoyilida muvofiqlashtiruvchi 4PL modeli joriy etish.

3. Multimodal integratsiya: temir yo'l + avtomobil tashuvini uzluksiz zanjirga birlashtirish; elektron hujjat aylanishini joriy etish orqali byurokratik to'siqlarni bartaraf etish.

4. "Yashil transport": har ikkala tur uchun ekologik sertifikatlashtirish tizimini yaratish; elektr va vodorod quvvatli yuk mashinalarini xarid qilishda soliq imtiyozlari belgilash.

## **XULOSA VA TAKLIFLAR**

2019–2023-yillar davomida avtomobil va temir yo'l transporti faoliyatining qiyosiy tahlili O'zbekiston transport tizimida tarkibiy o'zgarishlar, institutsional muammolar hamda integratsion rivojlanish tendensiyalari mavjudligini ko'rsatdi. Tadqiqot natijalari asosida quyidagi ilmiy xulosalar shakllantirildi.

Birinchiidan, avtomobil transporti yuk tashish hajmi bo'yicha mutlaq ustun mavqega ega bo'lib, umumiy tashuvlarning 90,8 foizini tashkil etadi. Mazkur holat avtomobil transportining moslashuvchanligi, "eshikdan eshikkacha" xizmat ko'rsatish imkoniyati hamda hududiy qamrovining kengligi bilan izohlanadi. Temir yo'l transporti yuk aylanmasi ko'rsatkichlari bo'yicha yuqori samaradorlikni namoyon etmoqda. Xususan, 27,1 va 22,3 mlrd. tonna-km hajmdagi yuk aylanmasi temir yo'lning uzoq masofali va ommaviy yuk tashishdagi iqtisodiy afzalligini tasdiqlaydi. Bundan tashqari, xavfsizlik darajasi bo'yicha temir yo'l transporti 4,7/5 ko'rsatkich bilan avtomobil transportidan (4,0/5) ustun ekanligi aniqlandi.

Ikkinchiidan, temir yo'l transportining moliyaviy natijalari tarmoqning iqtisodiy salohiyati mavjudligini ko'rsatmoqda. Yuk tashishdan olinayotgan samaradorlik koeffitsiyentining 1,82 darajaga yetgani ushbu segmentda barqaror o'sish tendensiyasi mavjudligini bildiradi. Biroq yo'lovchi tashish faoliyatida har yili yuzaga kelayotgan 407,8 mlrd. so'mlik zarar davlat subsidiyalari va dotatsiyalarini saqlab qolish zaruratini ko'rsatadi. Bu esa ijtimoiy ahamiyatga ega transport xizmatlarini moliyalashtirish mexanizmlarini takomillashtirish lozimligini anglatadi.

Uchinchiidan, O'zbekistonning eksport-import tashuvlaridagi tarif rentabelligi atigi 10 foizni tashkil etib, mintaqadagi eng past ko'rsatkich sifatida qayd etildi. Ushbu holat xalqaro transport yo'laklarida raqobatbardoshlikni pasaytiradi hamda tranzit salohiyatidan to'liq foydalanish imkoniyatlarini cheklaydi. Shu sababli tarif siyosatini liberallashtirish, differensial tarif mexanizmlarini joriy etish va logistika xarajatlarini optimallashtirish strategik ahamiyat kasb etadi.

To'rtinchiidan, transport turlari o'rtasidagi raqobat klassik raqobat modelidan integratsiyalashgan multimodal logistika tizimiga o'tish tendensiyasini namoyon etmoqda. Hozirgi bosqichda temir yo'l va avtomobil transportining o'zaro uyg'unlashuvi logistika samaradorligini oshirish, xarajatlarni kamaytirish hamda yuk yetkazib berish tezligini optimallashtirishning muhim omiliga aylanmoqda.

Tadqiqot natijalaridan kelib chiqib, quyidagi amaliy takliflarni ilgari surish mumkin:

- temir yo‘l infratuzilmasini modernizatsiya qilish va yuqori tezlikdagi yuk tashish koridorlarini rivojlantirish;
- eksport-import tashuvlari uchun tarif siyosatini qayta ko‘rib chiqish va raqobatbardosh tarif mexanizmlarini joriy etish;
- multimodal logistika markazlarini tashkil etish orqali temir yo‘l va avtomobil transporti integratsiyasini kuchaytirish;
- transport boshqaruv tizimlarini raqamlashtirish, AI, GPS va blokcheyn texnologiyalarini keng joriy etish;
- ekologik barqaror transport siyosatini amalga oshirish maqsadida elektr va vodorod transport vositalarini bosqichma-bosqich joriy etish;
- yo‘lovchi tashishdagi zararlarni kamaytirish uchun davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarini kengaytirish.

Mazkur tadqiqot natijalari transport siyosatini shakllantiruvchi davlat organlari, tarmoq investorlari hamda “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ rahbariyati uchun muhim amaliy ahamiyatga ega hisoblanadi. Kelgusidagi ilmiy izlanishlarda ekonometrik modellar asosida transport turlari o‘rtasidagi raqobat va mamlakat yalpi ichki mahsuloti o‘sishi o‘rtasidagi bog‘liqlikni miqdoriy baholash istiqbolli tadqiqot yo‘nalishi sifatida tavsiya etiladi..

#### FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. World Bank: World Development Indicators. - <http://data.worldbank.org/indicator> , 2024.
2. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-fevral PF-60-sonli “2022-2026 yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida”gi Farmoni <https://lex.uz/uz/docs/-5841063>
3. Ballou R.H. Business Logistics / Supply Chain Management. - Pearson/Prentice Hall, 2004. - 816 p.
4. Лapidус Б.М., Мачерет Д.А. Стратегия развития железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. - 2008. - №10.
5. Samatov G‘.A. va boshqalar. Raqobat muhitida xalqaro transport tizimi faoliyatining logistik ishonchliligi. - T.: ToshDAU, 2003. - 82 b.
6. Zohidov A.A. Markaziy Osiyo transport tizimini samarali boshqarish mexanizmini takomillashtirish. I.f.d. diss. avtoref. - Toshkent, 2018.
7. Yarashova V.K. O‘zbekiston transport tizimini rivojlantirishning makroiqtisodiy jihatlari. I.f.d. diss. avtoref. - Toshkent, 2022.
8. “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning rasmiy ma’lumotlari. // [www.uty.uz](http://www.uty.uz);
9. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. // [www.stat.uz](http://www.stat.uz).



# Marketing

ilmiy, amaliy va ommabop jurnali

**Muharrir:**

**Ingliz tili muharriri:**

**Rus tili muharriri:**

**Musahhih:**

**Sahifalovchi va dizaynerlar:**

Xakimov Ziyodulla Axmadovich

Tursunov Boburjon Ortiqmirzayevich

Kaxramonov Xurshidjon Shuxrat o'g'li

Karimova Shirin Zoxid qizi

Sadikov Shoxrux Shuxratovich

Abidjonov Nodirbek Odijon o'g'li

**2026-yil, may, 5-son**

© Materiallar ko'chirib bosilganda "Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnali manba sifatida ko'rsatilishi shart. Jurnalda bosilgan material va reklamalardagi dalillarning aniqligiga mualliflar mas'ul. Tahririyat fikri har vaqt ham mualliflar fikriga mos kelavermasligi mumkin. Tahririyatga yuborilgan materiallar qaytarilmaydi.

Mazkur jurnalda maqolalar chop etish uchun quyidagi havolalarga murojaat qilish mumkin. Ilmiy maqola, ommabop maqola, reklama, hikoya va boshqa ilmiy-ijodiy materiallar yuborishingiz mumkin.

Materiallar va reklamalar pullik asosda chop etiladi.

Elektron pochta:

[info@marketingjournal.uz](mailto:info@marketingjournal.uz)

Bot:

[@marketingjournalbot](https://t.me/@marketingjournalbot)

Tel.:

+998977838464, +998939266610

Jurnalning rasmiy sayti: <https://marketingjournal.uz>

Marketing jurnali O'zbekiston Respublikasi Oliy ta'lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi **Oliy attestatsiya komissiyasi rayosatining 2024-yil 04-oktabrdagi 332/5 sonli qarori** bilan milliy ilmiy nashrlar ro'yxatiga kiritilgan



"Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnali 2024-yil 15-martdan O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Administratsiyasi huzuridagi Axborot va ommaviy kommunikatsiyalar agentligi tomonidan **C-5669517** reyestr raqami tartibi bo'yicha ro'yxatdan o'tkazilgan. **Litsenziya raqami: №240874**



"Marketing" ilmiy, amaliy va ommabop jurnalining xalqaro darajasi: **9710**. ГОСТ 7.56-2002 " Seriyali nashrlarning xalqaro standart raqamlanishi" davlatlataro standartlari talablari. **Berilgan ISSN tartib raqami: 3060-4621**