



“YANGI IPAK YO’LI” ARXITEKTURASI: LOGISTIKA INFRATUZILMASI SARMOYA JALB ETISHNING MULTIPLIKATIV MODELLARI

Boyqobilova Sevinch Sherzod qizi

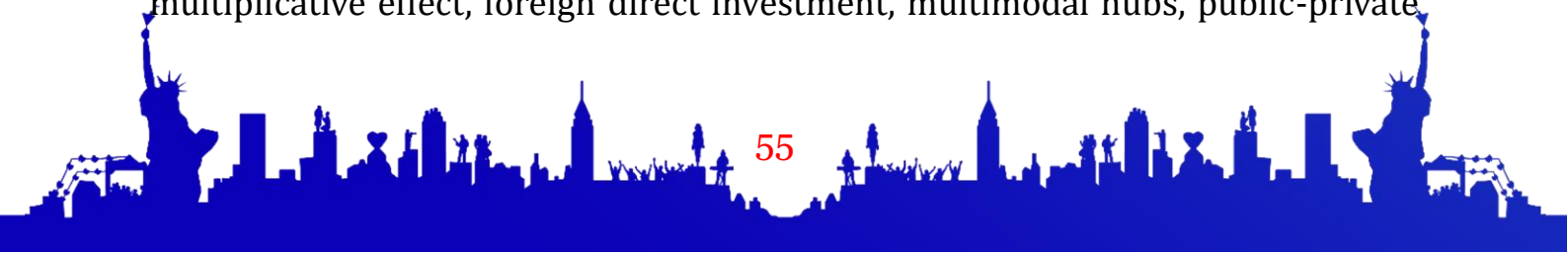
O‘zbekiston Respublikasi bank-moliya akademiyasi,
Moliya va moliyaviy texnologiyalar fakulteti,
Loyiha boshqaruvi yo‘nalishi magistranti
<https://doi.org/10.5281/zenodo.22668281>

Annotatsiya: Mazkur maqolada (tezisda) geosiyosiy o‘zgarishlar va global ta’minot zanjirlarining transformatsiyasi sharoitida O‘zbekistonning transport-logistika infratuzilmasini rivojlantirish hamda tranzit salohiyatini oshirish masalalari tadqiq etilgan. Mamlakatimizni “Yangi Ipak yo‘li” arxitekturasining strategik habiga aylantirish bo‘yicha qabul qilingan so‘nggi konseptual davlat dasturlari, xususan, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 27-janvardagi PQ-28-sonli qarori hamda investitsiyaviy-huquqiy islohotlarning amaliy ahamiyati tahlil qilingan. Maqolada sohadagi investitsion muhit, YIMdagi ulush (6,2-6,5%) va xorijiy kapital oqimining dinamikasi statistik ma’lumotlar asosida ko‘rsatib berilgan. Infratuzilmaviy loyihalarning yuqori kapital talabchanligini inobatga olgan holda, logistika xablarini rivojlantirishga jalb etilayotgan sarmoyalarning turdosh iqtisodiy tarmoqlarga ko‘rsatadigan multiplikativ (zanjirli) effektini faollashtirish modellari ilmiy jihatdan asoslangan.

Kalit so‘zlar: Yangi Ipak yo‘li, logistika infratuzilmasi, tranzit savdosi, multiplikativ effekt, xorijiy investitsiyalar, multimodal xablar, davlat-xususiy sheriklik, transport koridorlarini raqamlashtirish, E-CMR, ikki karra quruqlik bilan o‘ralgan mamlakat.

Abstract: This thesis examines the development of Uzbekistan’s transport and logistics infrastructure and the enhancement of its transit potential amid geopolitical shifts and the transformation of global supply chains. The practical significance of recent conceptual state programs, particularly the Resolution of the President of the Republic of Uzbekistan No. PP-28 dated January 27, 2025, aimed at transforming the country into a strategic hub of the "New Silk Road" architecture, is analyzed. Based on statistical data, the study highlights the investment climate in the sector, its share in GDP (6.2-6.5%), and the dynamics of foreign capital inflows. Considering the high capital intensity of infrastructure projects, models for activating the multiplicative (chain) effect of investments in logistics hubs on related economic sectors are scientifically substantiated.

Keywords: New Silk Road, logistics infrastructure, transit trade, multiplicative effect, foreign direct investment, multimodal hubs, public-private



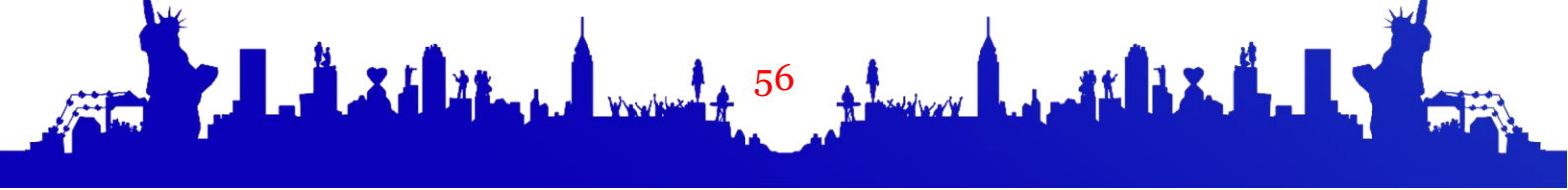


partnership, digitalization of transport corridors, E-CMR, double landlocked country.

Zamonaviy dunyo iqtisodiyoti global geo-iqtisodiy parchalanishlar, an'anaviy ta'minot zanjirlarining uzilishi va transport-logistika koridorlarining tubdan transformatsiya bo'lishi davrini boshdan kechirmoqda. Dengiz yo'llariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyati cheklangan, ikki karra quruqlik bilan o'ralgan mamlakat hisoblangan O'zbekiston uchun milliy logistika infratuzilmasini raqobatbardosh darajaga olib chiqish shunchaki iqtisodiy maqsad emas, balki barqaror rivojlanish va tashqi dunyo bilan integratsiyalashuvning strategik zaruriyatidir. "Yangi Ipak yo'li" transport-logistika arxitekturasining geografik va geosiyosiy markazida joylashgan respublikamizda tranzit salohiyatini kapitallashuvga aylantirish, zamonaviy multimodal hablarni yaratish va bu jarayonlarga yirik hajmdagi investitsiyalarni jalb etish bugungi kun iqtisodiyot ilmining ham, amaliyotining ham eng dolzarb muammolaridan biri bo'lib qolmoqda.

O'zbekistonda transport va logistika infratuzilmasini tubdan isloh qilish, sohada erkin raqobat muhitini yaratish hamda investorlar uchun jozibador ekotizim shakllantirishning huquqiy va strategik asoslari bevosita O'zbekiston Respublikasi Prezidentining so'nggi yillardagi konseptual dasturiy hujjatlarida o'z aksini topgan. Xususan, mamlakatimizni transport-logistika habiga aylantirishning eng muhim huquqiy drayverlaridan biri sifatida O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025 yil 27-yanvardagi PQ-28-sonli "O'zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to'g'risida" qarorini alohida ta'kidlash lozim. Ushbu hujjat bilan sohada xususiy sektor va xorijiy investorlarning ulushini keskin oshirish, transport koridorlarini raqamlashtirish jumladan, E-CMR va E-Permit tizimlarini to'liq integratsiya qilish) hamda bojxona-logistika terminallarida "Yagona darcha" tamoyilini takomillashtirish bo'yicha qat'iy vazifalar belgilab berildi.

Bundan tashqari, investitsiya jarayonlarini institutsional jihatdan tartibga solish va yirik infratuzilmaviy loyihalarni moliyalashtirishda yangi bosqichni boshlab bergan O'zbekiston Respublikasi Prezidentining *2024-yil may oyida qabul qilingan* **"Uchinchi Toshkent xalqaro investitsiya forumi doirasida erishilgan kelishuvlarning ijrosini ta'minlash chora-tadbirlari to'g'risida"**gi PQ-179-son qarori. investitsiyalar oqimini tartibga solish, investorlar bilan ishlash va iqtisodiy zonalarni rivojlantirishga qaratilgan. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Investitsiya va tashqi savdo sohasida boshqaruv tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi 2019-yil 28-yanvardagi PF-5643-son [Farmon](#)iva





“O‘zbekiston Respublikasi Investitsiyalar va tashqi savdo vazirligi faoliyatini tashkil etish to‘g‘risida”gi 2019-yil 28-yanvardagi PQ-4135-sonli [qarori](#) hamda davlat-xususiy sheriklik tizimini tubdan isloh qilishga qaratilgan 2024-yil 30-avgustdagi “Davlat-xususiy sheriklik asosidagi loyihalarni boshqarish mexanizmlarini takomillashtirish to‘g‘risida”gi PQ-308-sonli Qarori xalqaro moliya institutlari (*Jahon banki, Osiyo taraqqiyot banki, YTTB*) va xorijiy konsorsiumlar mablag‘larini logistika sektoriga jalb etishning zamonaviy huquqiy kafolatlarini yaratdi. Mazkur hujjatlar logistika infratuzilmasidagi yirik loyihalar (magistral yo‘llar qurish, aeroportlar modernizatsiyasi, quruqlikdagi portlar - *Dry Ports*) sarmoyadorlari uchun soliq, bojxona va yer ajratish masalalarida misli ko‘rilmagan imtiyozlar paketini taqdim etmoqda.

1-jadval. O‘zbekistonda “Tashish va saqlash” sohasiga asosiy kapitalga investitsiyalar dinamikasi, 2020-2025-yillar

Yil	Investitsiyalar, trln so‘m	Jami investitsiyalardagi ulushi, %	Oldingi yilga nisbatan o‘shish, %
2020	7,9	-	-
2021	11,3	-	143,0
2022	15,0	-	132,7
2023	18,0	-	120,0
2024	17,0	-	94,4
2025*	25,8	3,3	151,8

Manba: O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma‘lumotlari asosida muallif tomonidan tuzildi.

Jadval ma‘lumotlari O‘zbekistonda transport-logistika infratuzilmasiga investitsiyalar hajmining 2020-2025-yillarda sezilarli o‘shish tendensiyasiga ega bo‘lganini ko‘rsatadi. Xususan, 2020-yilda “Tashish va saqlash” sohasiga 7,9 trln so‘m investitsiya yo‘naltirilgan bo‘lsa, 2023-yilga kelib ushbu ko‘rsatkich 18,0 trln so‘mga yetgan. 2025-yil yanvar-sentabr oylarida esa investitsiyalar hajmi 25,8 trln so‘mni tashkil etib, 2024-yilning mos davriga nisbatan 51,8 foizga oshgan.

Mazkur dinamika logistika infratuzilmasining mamlakat iqtisodiyotidagi investitsion jozibadorligi ortib borayotganini ko‘rsatadi. Ayniqsa, 2025-yilda investitsiyalar hajmining keskin oshishi transport koridorlari, logistika markazlari, ombor infratuzilmasi va multimodal tashuvlarni rivojlantirish uchun kapital oqimi kuchayayotganini anglatadi. Bunday investitsiyalarning iqtisodiy samarasi faqat transport xizmatlari bilan cheklanmay, qurilish, savdo, sanoat,





axborot texnologiyalari, sug'urta va moliyaviy xizmatlar kabi turdosh tarmoqlarda ham qo'shimcha iqtisodiy faollikni yuzaga keltiradi.

Shu nuqtayi nazardan, logistika infratuzilmasiga yo'naltirilayotgan investitsiyalarni oddiy kapital qo'yilmasi sifatida emas, balki iqtisodiyotning turdosh tarmoqlarida qo'shimcha daromad va bandlikni shakllantiruvchi multiplikativ investitsiya sifatida baholash maqsadga muvofiq. Masalan, yangi multimodal logistika markazining tashkil etilishi transport xizmatlaridan tashqari omborxona, bojxona, sug'urta, bank, IT va servis xizmatlariga bo'lgan talabni oshiradi. Natijada dastlabki investitsiya bir nechta iqtisodiy sektorlar bo'ylab tarqalib, zanjirli iqtisodiy samara hosil qiladi.

Bundan tashqari, 2025-yil yakunlari bo'yicha emas, yanvar-sentabrning o'zidayoq 25,8 trln so'mlik investitsiya o'zlashtirilgani logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish jarayoni jadallashayotganini ko'rsatadi. Shu bilan birga, O'zbekistonda 4 ming kilometr xalqaro tranzit yo'laklari mavjudligi va 2025-yilda tranzit yuk tashish hajmining 15,3 mln tonnaga yetgani mavjud investitsiyalarning kelgusida tranzit xizmatlari eksportini kengaytirish uchun katta imkoniyat yaratishini ko'rsatadi.

Amalga oshirilayotgan keng ko'lamli iqtisodiy islohotlar natijasida O'zbekistonning transport-logistika sektorida jiddiy sifat va miqdor o'zgarishlari kuzatilmoqda. So'nggi statistik ma'lumotlarga ko'ra, transport, saqlash va logistika xizmatlarining mamlakat Yalpi Ichki Mahsulotidagi ulushi barqaror ravishda o'sib, o'rtacha 6,5 foiz darajasiga yetdi. Respublika bo'yicha jami yuk tashish hajmi yiliga 1,45 milliard tonnadan oshib, uning qariyb 11-13 foizi xalqaro tranzit va eksport-import operatsiyalari hisobiga to'g'ri kelmoqda. Eng muhimi, O'zbekiston iqtisodiyotiga kirib kelayotgan umumiy to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalarning (to'g'ridan-to'g'ri sarmoyalar ulushining) qariyb 14 foizi aynan logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish, "A" va "B" klassidagi zamonaviy omborxonalar hamda multimodal xablarni qurishga yo'naltirilmoqda. Toshkent, Navoiy, Samarqand va Andijon kabi strategik tugunlarda xalqaro standartlarga mos logistika markazlarining barpo etilishi tashqi savdo aylanmasi tezligini 1,8 barobarga oshirish imkonini berdi.

Biroq, mavjud yutuqlarga qaramay, sohada infratuzilmaviy kamchiliklar hamon saqlanib qolmoqda: magistral avtomobil yo'llarining yuk ko'tarish quvvati pastligi, temir yo'l liniyalarining o'tkazuvchanlik imkoniyati cheklangani va raqamli logistika platformalarining yetarli darajada integratsiyalashmagani tranzit savdosi tannarxini qo'shni davlatlarga nisbatan 15-20 foizga qimmatlashtirmoqda. Infratuzilmaviy loyihalar juda katta hajmdagi kapital





(kapital talabchanlik) so'rashi va o'zini oqlash muddati uzoqligi sababli, faqatgina davlat budjeti yoki an'anaviy kreditlar hisobiga bu muammolarni hal qilib bo'lmaydi.

Bu esa, o'z navbatida, sarmoyaning multiplikativ (zanjirli) effektini faollashtiruvchi innovatsion iqtisodiy modellarni ishlab chiqishni taqozo etmoqda. Logistika infratuzilmasiga kiritilgan har bir birlik investitsiya shunchaki transport yo'lagini qurish bilan cheklanib qolmay, balki turdosh sanoat tarmoqlari, xalqaro savdo, hududiy infratuzilma va xizmat ko'rsatish sohalarida multiplikativ o'sish to'lqinini generatsiya qiladi (zanjirli iqtisodiy samara beradi). Shu sababli, "Yangi Ipak yo'li" konsepsiyasi doirasida O'zbekiston iqtisodiyoti uchun sarmoya jalb etishning multiplikativ modellarini ilmiy asoslash va amaliy mexanizmlarini loyihalashtirish ushbu tezis tadqiqotining asosiy maqsadi va vazifalarini belgilab beradi.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 11-sentabrdagi "O'zbekiston — 2030" strategiyasi to'g'risida"gi PF-158-son Farmoni. // Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi, 12.09.2023-y.
2. Project Management Institute. (2021). A Guide to the Project Management Body of Knowledge (PMBOK Guide) (7th ed.). Newtown Square, PA: Project Management Institute.
3. International Project Management Association. (2015). Individual Competence Baseline for Project, Programme & Portfolio Management (IPMA ICB, Version 4.0). Zurich: IPMA.
4. Kerzner, H. (2017). Project Management: A Systems Approach to Planning, Scheduling, and Controlling (12th ed.). John Wiley & Sons.
5. Turner, J. R. (2014). The Handbook of Project-based Management: Leading Strategic Change in Organizations (4th ed.). McGraw-Hill Education.
6. Archibald, R. D. (2003). Managing High-Technology Programs and Projects. John Wiley & Sons.
7. Aliev, K. A. (2024). O'zbekistonda innovatsion loyihalarni boshqarishda kadrlar salohiyatini oshirish masalalari. Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar ilmiy elektron jurnali, (3), 45-52.
8. Official website of the Project Management Institute (PMI) — www.pmi.org.
9. Official website of the International Project Management Association (IPMA) — www.ipma.world.
10. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi (2025) 'Tashish va saqlash sohasida 25,8 trln so'm investitsiyalar o'zlashtirilgan'. Toshkent: O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. Rasmiy manba

