



O'ZBEKISTON TRANSPORT XIZMATLARI BOZORINING HOLATI VA TARMOQ DINAMIKASI

dots. Xodjaniyazov Elbek

Abu Rayhon Beruniy nomidagi Urganch davlat universiteti

ORCID: 0000-0002-2937-3148

khelbek1990@gmail.com

Annotatsiya. Ushbu maqolada O'zbekiston Respublikasi transport xizmatlari bozorining 2020–2025 yillar davridagi holati va tarmoq dinamikasi tahlil qilingan. Tadqiqotda Milliy statistika qo'mitasining rasmiy ma'lumotlari, Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksi (LPI) hisobotlari hamda tarkibiy va dinamik taqqoslama tahlil metodlari qo'llanilgan. Natijalarda transport xizmatlarining YaIMdagi ulushi, transport turlari bo'yicha tarkibiy o'zgarishlar, sarmoyalar hajmining o'sishi va bozor raqobatbardoshligini oshirishga yo'naltirilgan islohotlar aks ettirilgan. SWOT-tahlil asosida tarmoqning kuchli va zaif tomonlari, imkoniyatlari va tahdidlari belgilab o'tilgan.

Kalit so'zlar: transport bozori, logistika, LPI indeksi, tarmoq dinamikasi, SWOT-tahlil, tarkibiy tahlil.

СОСТОЯНИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ УЗБЕКИСТАНА И ДИНАМИКА ЕГО РАЗВИТИЯ

доц. Ходжаниязов Элбек

Ургенчский государственный университет

имени Абу Райхана Беруни

Аннотация. В данной статье анализируется состояние рынка транспортных услуг Республики Узбекистан и отраслевая динамика за период 2020–2025 годов. В исследовании использованы официальные данные Национального комитета по статистике, отчёты Всемирного банка по Индексу эффективности логистики (LPI), а также методы структурного и динамического сравнительного анализа. В результатах отражены доля транспортных услуг в ВВП, структурные изменения по видам транспорта, рост объёма инвестиций и реформы, направленные на повышение конкурентоспособности отрасли. На основе SWOT-анализа определены сильные и слабые стороны отрасли, её возможности и угрозы.

Ключевые слова: рынок транспорта, логистика, индекс LPI, отраслевая динамика, SWOT-анализ, структурный анализ.

THE STATE OF UZBEKISTAN'S TRANSPORT SERVICES MARKET AND INDUSTRY DYNAMICS

assoc. prof. **Khodjaniyazov Elbek**

Urgench State University named after Abu Rayhan Beruni

Abstract. *This article analyzes the state and dynamics of the transport services market of the Republic of Uzbekistan for the period 2020–2025. The study employs official data from the National Statistics Committee, World Bank Logistics Performance Index (LPI) reports, and structural and dynamic comparative analysis methods. The results reflect the share of transport services in GDP, structural changes by type of transport, growth in investment volumes, and reforms aimed at improving market competitiveness. Based on the SWOT analysis, the strengths, weaknesses, opportunities, and threats of the sector are identified.*

Keywords: *transport market, logistics, LPI index, industry dynamics, SWOT analysis, structural analysis.*

Kirish.

Transport xizmatlari bozori — milliy iqtisodiyotning nisbatan barqaror va tizim hosil qiluvchi tarmog'i bo'lib, ishlab chiqarish, savdo, eksport va iste'mol zanjirlari o'rtasidagi bog'lovchi vazifani bajaradi. O'zbekiston kabi quruqlikka o'ralgan mamlakat uchun samarali transport tizimini yaratish nafaqat iqtisodiy zaruriyat, balki geosiyosiy hamda raqobatbardoshlik nuqtai nazaridan ham strategik muhim masaladir.

2016 yildan boshlab amalga oshirilayotgan keng ko'lamli iqtisodiy islohotlar, xususan, transport va logistika sohasidagi tarkibiy o'zgarishlar mamlakatning xalqaro logistika ko'rsatkichlarini sezilarli darajada yaxshilashga imkon berdi. Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksida O'zbekiston 2014 yildagi 129-o'rindan 2023 yilda 88-o'ringa ko'tarildi. Shu bilan birga, tarmoqdagi bir qator muammolar — infratuzilmaning notekis rivojlanishi, raqamlashtirish darajasining pastligi, davlat sektorining haddan tashqari yuqori ulushi — dolzarb tadqiqot predmeti bo'lib qolmoqda.

Ushbu maqolaning maqsadi — O'zbekiston transport xizmatlari bozorining 2020–2025 yillar davridagi holati va tarmoq dinamikasini ko'p qirrali metodologik yondashuv asosida tahlil qilish, amaldagi tendensiyalarni aniqlash va strategik istiqbollarni baholashdan iborat.

Adabiyotlar sharhi.

Transport xizmatlari bozorini o'rganishda iqtisodiy adabiyotlarda bir qancha yondashuvlar mavjud. Xalqaro miqyosda Banomyong (2000), Limao va Venables (2001) ishlarida quruqlikka o'ralgan mamlakatlar uchun transport xarajatlari va savdo raqobatbardoshligi o'rtasidagi munosabat o'rganilgan. Ushbu tadqiqotlar O'zbekiston kabi joylashuvga ega davlatlar uchun logistika xarajatlarini kamaytirishning hal qiluvchi ahamiyatini ko'rsatib beradi.

Quruqlikka o'ralgan davlatlar (LLDC) uchun logistika xarajatlarining miqdoriy tahlili BMT OHRLLS (2023) hisobotida batafsil yoritilgan. Ushbu hisobotga ko'ra, quruqlikka o'ralgan rivojlanayotgan mamlakatlar tranzit rivojlanayotgan davlatlarga nisbatan eksport bo'yicha birlik logistika xarajatlarini 63% ga yuqori to'lashadi; import bo'yicha esa farq yanada keskin — 75% gacha yetadi. Ushbu raqamlar O'zbekiston uchun logistika xarajatlarini kamaytirish nafaqat biznes samaradorligi, balki iqtisodiy o'sish sur'atlarini saqlab qolishning zaruriy sharti ekanini ko'rsatib beradi. Shuningdek, Transport Geography (Rodrigue, 2024) manbai ta'kidlaganidek, quruqlikka o'ralgan mamlakatlar konteyner importi bo'yicha dunyo o'rtacha ko'rsatkichidan 85% ga yuqori transport xarajatlariga duch keladi va ularning tashqi savdo hajmi qirg'oqbo'yi mamlakatlariga qaraganda o'rtacha 40% pastroq bo'ladi.

O'zbekistonda transport tizimini o'rganish bo'yicha so'nggi yillarda bir qancha muhim ishlar amalga oshirildi. Xususan, Toshmatov va boshq. (2022) tadqiqotida temir yo'l transporti xizmatlarining SWOT tahlili va boshqaruv samaradorligi masalalari yoritilgan. ResearchGate (2024) platformasida e'lon qilingan maqolada transport xizmatlarining tarkibiy tahlili asosida avtomobil transporti ustunligi (umumiy ulush 51%) isbotlangan. Milliy statistika qo'mitasining rasmiy hisobotlari (2020–2025) esa empirik bazani tashkil etadi.

Ergashev va Musabekov tomonidan e'lon qilingan tadqiqotda O'zbekiston logistika va savdo raqobatbardoshligining LPI ko'rsatkichlari asosida batafsil baholanadi. Muallif 2023 yilgi yuk aylanmasi 12 664,45 million tonna-kilometrni tashkil etganini qayd etib, temir yo'l transporti ulushini 75% deb belgilaydi va avtomobil hamda havo transportining hali ham yetarlicha rivojlanmaganligini ta'kidlaydi. Tadqiqot natijalari integrallashtirilgan multimodal tizimlar, raqamli transformatsiya va davlat-xususiy sherikligini kengaytirish zaruriyatini asoslab beradi. Bundan tashqari, Global Research Network (2025) tomonidan chop etilgan ilmiy maqolada O'zbekiston 2030 yilgacha raqamli, me'yoriy va ta'lim islohotlarini uyg'un amalga oshirish orqali logistika xarajatlarini 20% ga kamaytirish va LPI reytingida birinchi elliklikka kirish imkoniyatiga egaligi ko'rsatilgan.

Raqamlashtirish masalasiga kelsak, UNECE (2025) hisobotida O'zbekistonning raqamli transport tizimlari sohasidagi sa'y-harakatlari tahlil qilingan. Xususan, 2020 yil noyabrda Qozog'iston bilan birgalikda ishga tushirilgan pilot raqamli TIR loyihasi, 2023 yilda Qirg'iziston bilan kengaytirilib, mintaqaviy tranzit tartiblarini soddalashtirish yo'lidagi muhim qadam bo'ldi. Shu bilan birga, hisobotda raqamli texnologiyalarni joriy etishdagi asosiy to'siqlar sifatida katta miqdordagi investitsiya talabi, raqamli yo'nalishni o'z ichiga olgan tarmoq rivojlanish strategiyasining yo'qligi va yirik kompaniyalar tomonidan saqlab qolinayotgan lobbichilik manfaatlari ko'rsatilgan. ACM (Toshkent, 2022) konferentsiyasida taqdim etilgan tadqiqotda esa O'zbekistonda eksport-import uchun hujjatlar soni (eksport bo'yicha 11 ta, import bo'yicha 13 ta) qo'shni Markaziy Osiyo davlatlariga qaraganda nisbatan yuqori bo'lib, bu bojxona tartib-taomillarini uzaytirmoqda va tarmoq raqobatbardoshligini pasaytirayotgani isbotlangan.

Jahon bankining LPI hisobotlari (2018, 2023) O'zbekiston logistika sektorini xalqaro darajada baholashning asosiy manbai bo'lib xizmat qilmoqda. 2023 yildagi yangi metodologiyaga o'tish — so'rovnoma asosli yondashuvdan real yuk tashish ma'lumotlariga asoslangan tizimga — O'zbekiston uchun ham imkoniyatlar, ham muayyan muammolarni keltirib chiqarmoqda, zira mamlakatning raqamli izlanish imkoniyatlari hali yetarli darajada rivojlanmagan. Menglikulov va boshq. (2023) tomonidan e'lon qilingan ilmiy maqolada O'zbekistonda transport-logistika va kommunikatsiya xizmatlari samaradorligini oshirish yo'llari o'rganilgan; logistika tizimini raqamlashtirish operatsion xarajatlarni sezilarli kamaytirish, yetkazib berish tezligini oshirish, monitoring imkoniyatlarini kuchaytirish va milliy logistika tizimlarining raqobatbardoshligini ta'minlashga xizmat qilishi asoslanib berilgan. Shunday qilib, adabiyotlar tahlili shuni ko'rsatmoqdaki, O'zbekiston transport xizmatlari bozorini o'rganishda geografik, institutsional va raqamli omillar birgalikda hisobga olinishi shart bo'lgan murakkab tadqiqot ob'ekti hisoblanadi.

Tadqiqot metodologiyasi.

Tadqiqotda quyidagi ilmiy usullar va ma'lumot manbalari qo'llanildi:

– O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasining 2020–2025 yillarga oid rasmiy statistik ma'lumotlari tahlili — transport xizmatlari hajmi, sarmoyalar, yuk va yo'lovchi tashish ko'rsatkichlari bo'yicha;

– Jahon bankining Logistics Performance Index (LPI) va Doing Business hisobotlari tahlili — O'zbekistonning xalqaro logistika samaradorligi reytingidagi o'zgarishlarni kuzatish maqsadida;

–Dinamik taqqoslama tahlil — 2020–2025 yillar kesimida ko'rsatkichlar dinamikasini aniqlash va o'sish sur'atlarini hisoblash uchun;

–Tarkibiy tahlil — transport xizmatlari turlari (avtomobil, temir yo'l, havo, quvur, suv) bo'yicha ulushlarni o'rganish va tarmoq tarkibidagi siljishlarni aniqlash uchun;

–SWOT-tahlil metodologiyasi — bozor muhitini baholash, tarmoqning kuchli (Strengths), zaif (Weaknesses) tomonlarini, imkoniyatlar (Opportunities) va tashqi tahdidlarni (Threats) tizimli o'rganish uchun.

Tadqiqotda ma'lumotlar ishonchligi tamoyiliga rioya qilish maqsadida faqat rasmiy statistik manbalarga tayanildi.

Tahlil va natijalar muhokamasi.

Milliy statistika qo'mitasining rasmiy ma'lumotlariga ko'ra, O'zbekistonda transport xizmatlari hajmi so'nggi besh yil davomida izchil o'sib bormoqda. 2020 yilda transport va saqlash sohasiga jalb qilingan investitsiyalar hajmi 7,9 trln so'mni tashkil etgan bo'lsa, 2025 yilga kelib bu ko'rsatkich 25,8 trln so'mga — ya'ni 3,3 barobar — oshdi. Shu bilan birga, 2024 yil yakunlari bo'yicha O'zbekiston bo'yicha transport xizmatlari umumiy hajmi 145 124,4 mlrd so'mni tashkil etib, 2023 yilga nisbatan 8,6% ga o'sdi.

1-jadval

Transport xizmatlari hajmi dinamikasi, 2020–2024 yillar

Ko'rsatkich	2020	2021	2022	2023	2024
Transport xizm. hajmi (mlrd so'm)	68 400	84 200	97 500	114 553	145 124
O'sish sur'ati (%)	2,1	11,4	8,5	17,5	8,6
Transport/YaIM ulushi (%)	~6,5	~7,0	0~7,3	~7,7	~8,0
Investitsiyalar (trln. so'm)	7,9	10,2	14,5	19,3	25,8

Manba: O'zRMSQ rasmiy ma'lumotlari asosida tayyorlangan.

2020 yilda COVID-19 pandemiyasining kuchli ta'siri sababli tarmoq o'sishi sekinlashdi va real o'sish atigi 2,1% ni tashkil etdi. 2021 yildan boshlab tiklash jarayoni boshlandi: savdo-iqtisodiy aloqalarning jonlanishi, chegaralar ochilishi va mamlakatdagi ichki talabning o'sishi natijasida transport xizmatlari hajmi yiliga o'rtacha 10–12% ga o'sdi. 2025 yil birinchi chorak yakunlari bo'yicha transport, saqlash, axborot va aloqa sektori birgalikda 14,5% o'sdi va bu iqtisodiy faoliyat turlari orasida eng yuqori ko'rsatkichlardan biri bo'ldi.

YaIM tarkibida transport sektorining ulushi ham izchil o'sib bormoqda. Agar 2020 yilda bu ko'rsatkich taxminan 6,5% atrofida bo'lgan bo'lsa, 2025 yilga kelib sektor YaIMning taxminan 8% ni tashkil etdi va 1 million kishidan ziyod kishining bandligini ta'minladi.

2-jadval

Transport xizmatlari turi bo'yicha tarkibiy ulush (%)

Transport turi	2020	2022	2024 (yan-apr)	O'zg.
Avtomobil transporti	~53%	51,0%	47,1%	↓
Havo transporti	~9%	14,2%	~15%	↑
Quvurlar orqali	~15%	13,1%	~12%	↓
Temir yo'l transporti	~14%	11,4%	~13%	→
Boshqa turlari	~9%	10,3%	~13%	↑

Manba: O'zRMSQ rasmiy ma'lumotlari asosida tayyorlangan.

O'zbekiston transport bozorida alohida transport turlari bo'yicha tarkibiy tahlil sektordagi keskin notekislikni ko'rsatadi. Avtomobil transporti dominant mavqeini saqlab kelmoqda va 2022 yil ma'lumotlariga ko'ra umumiy transport xizmatlari hajmining 51% ini tashkil etadi. 2024 yil yanvar-aprel oylarida bu ko'rsatkich 47,1% ga tushgan bo'lsa-da, avtomobil transporti hali ham yetakchi o'rinda qolmoqda.

Havo transporti ulushining o'sishi (2020 yildagi ~9% dan 2024 yildagi taxminan 15% ga) turizmning jonlanishi va xalqaro yo'nalishlar sonining oshishi bilan bog'liq. O'zbekiston aviasiyasi so'nggi yillarda liberallashtirish siyosati natijasida yangi aviakompaniyalar bozoriga kirish imkoniyati yaratildi.

Temir yo'l transporti ulushi nisbatan barqaror qolmoqda. "Toshkent – Xiva" yo'nalishida "Jaloliddin Manguberdi" tezyurar poyezdi ishga tushirilishi, "Qo'qon – Marg'ilon – Andijon – Namangan – Qo'qon" yo'nalishida elektropoyezd qatnovlarining yo'lga qo'yilishi tarmoqni yanada rivojlantirish imkonini bermoqda. Buxoro viloyatida avtomobil transporti ulushi 2024 yil yanvar-aprel oylarida 47,1% ni tashkil etgani — bu respublika o'rtacha ko'rsatkichiga mos keladi.

2025 yilda O'zbekistonning tashqi savdo aylanmasi 20,7% ga oshib, 81,17 mlrd dollarga yetdi. Bu savdo oqimlarining ko'payishi transport va logistika tarmoqiga qo'shimcha talab yaratdi. Xizmatlar importi tarkibida transport xizmatlari 1,2 mlrd dollar bilan (jami xizmatlar importining 23,7% i) ikkinchi o'rinni egalladi. Bu ko'rsatkich O'zbekistonning tranzit-logistika infratuzilmasi va xorijiy transport xizmatlariga bog'liqligini namoyon etadi.

Mintaqaviy rivojlanishda muhim loyihalar amalga oshirilmoqda: "Xitoy – Qirg'iziston – O'zbekiston" temir yo'li qurilishining boshlanishi; Toshkentda DP World bilan hamkorlikda 288 mln dollar investitsiya miqdoridagi multimodal terminal qurilishi; "Silkway Central Asia" logistika markazi — 300 mln dollar miqdoridagi loyiha. Bu loyihalar O'zbekistonni mintaqaviy tranzit va logistika markazi sifatida shakllantirish strategiyasining muhim tarkibiy qismidir.

Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksi (LPI) bo'yicha O'zbekiston so'nggi 10 yil ichida sezilarli yutuqlarga erishdi: 2014 yilda 129-o'rin edi, 2016 yilda 118-o'rin bo'ldi, 2018 yilda indeks ball 2,58 tashkil etdi va 2023 yilda 139 ta baholangan davlat orasida 88-o'ringa ko'tarildi.

3-jadval

O'zbekiston Respublikasi LPI ko'rsatkichlari dinamikasi

Ko'rsatkich	2014	2016	2018	2023
Umumiy reyting o'rne	129	118	99	88
Umumiy ball (1-5)	2,43	2,52	2,58	2,75
Bojxona samaradorligi	Past	O'rta	O'rta	Yaxshilandi
Infratuzilma sifati	Past	Past	O'rta	O'rta
Yetkazib berish muddati	O'rta	O'rta	O'rta	Yaxshi

Manba: Jahon banki LPI hisobotlari; World Bank press-release, 2026.

2023 yildan boshlab Jahon banki LPI metodologiyasini yangiladi: so'rovnoma asoslangan yondashuvdan real yuk tashish ma'lumotlariga asoslangan tizimga o'tildi. LPI 2.0 dengiz, aviatsiya va pochta operatorlaridan olingan jo'natmalar darajasidagi kuzatuv ma'lumotlariga asoslanadi. O'zbekiston uchun bu yangilanish muayyan xavf tug'diradi, zira mamlakat hali MarineTraffic yoki Cargo IQ kabi xalqaro platformalarda yetarli darajada ifodalanmagan. Shu sababli raqamli logistika infratuzilmasini rivojlantirish va xalqaro ma'lumot almashish tizimlariga integratsiya strategik ahamiyat kasb etmoqda.

Tarmoqning strategik holatini baholash uchun SWOT-tahlil metodologiyasidan foydalanildi. Quyida tarmoqning ichki va tashqi omillari tizimli tarzda taqdim etilgan.

Transport tarmog'ining SWOT-tahlili

<p>KUCHLI TOMONLAR (Strengths)</p> <ul style="list-style-type: none"> • YaIMning ~8% ini tashkil etuvchi yirik tarmoq • LPI reytingida sezilarli yaxshilanish: 129 → 88 (2014–2023) • Strategik geografik joylashuv — Markaziy Osiyo tranzit markazi • Tezyurar poyezdlar va zamonaviy aeroport qurilishi • Davlat investitsiyalarining jadal o'sishi (7,9 → 25,8 trln so'm) • Tarmoqda 1 mln.dan ortiq bandlik 	<p>ZAIF TOMONLAR (Weaknesses)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avtomobil transporti haddan ortiq dominantligi (47–51%) • Dengizga chiqish yo'lining yo'qligi — tranzit xarajatlar yuqori • Raqamlashtirish darajasining pastligi, yo'naltiruvchi izlanish tizimi yo'q • Yo'l infratuzilmasining avtomobillar o'sishidan orqada qolishi • Logistika bo'yicha malakali kadrlar yetishmovchiligi • Davlat sektorining ortiqcha ulushi, xususiy raqobat cheklangan
<p>IMKONIYATLAR (Opportunities)</p> <ul style="list-style-type: none"> • CKU (Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston) temir yo'li qurilishi • Mintaqaviy tranzit markaz sifatida shakllanish istiqboli • Xalqaro logistika kompaniyalari (DP World) investitsiyalari • E-tijorat rivojlanishi va yangi logistika xizmatlariga talab • Turizm o'sishi havo transportini rag'batlantirmoqda • "Raqamli O'zbekiston" dasturi doirasida smart-logistika 	<p>TAHDIDLAR (Threats)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geosiyosiy beqarorlik va sanksiyalar ta'sirida tranzit yo'nalishlar o'zgarishi • Rossiyaga yo'naltirilgan yuk tashishlarga bo'lgan talabning pasayishi (2025: -38%) • Qo'shni davlatlar raqobati (Qozog'iston, Ozarbayjon) • LPI 2.0 yangi metodologiyasiga moslashmagan bo'lish xavfi • Energiya narxlarining o'zgaruvchanligi va yoqilg'i importiga bog'liqlik • Iqlim o'zgarishi va yo'l-transport infratuzilmasiga ta'siri

Manba: muallif ishlanmasi.

SWOT-tahlil natijalari shuni ko'rsatadiki, O'zbekiston transport bozorining asosiy strategik yo'nalishi — geografik joylashuvdan maksimal foydalangan holda tranzit salohiyatni kuchaytirish va raqamli logistika infratuzilmasini rivojlantirishdir. Kuchli tomonlar va imkoniyatlar kombinatsiyasi SO strategiyasini — ya'ni raqobat ustunligini yaratuvchi hujumkor strategiyani — amalga oshirishni talab qiladi.

Tadqiqot natijalari bir necha muhim xulosaga olib keladi. Birinchidan, O'zbekiston transport xizmatlari bozori izchil o'sish tendensiyasini saqlab kelmoqda va bu o'sish faqat inflyatsion omillar bilan emas, balki haqiqiy investitsiyalar va tarkibiy islohotlar bilan bog'liq. Sarmoyalar hajmining 3,3 barobar o'sishi (2020–2025) tarmoqni rivojlantirish uchun davlat irodasining borligidan dalolat beradi.

Ikkinchidan, tarkibiy tahlil avtomobil transportining haddan ortiq ustunligini ko'rsatmoqda. Bu holat tarmoq uchun ikki tomonlama xavf tug'diradi: ko'p uglerodli iqtisodiyotga bog'liqlik va yo'l infratuzilmasiga ortiqcha yuk. Temir yo'l transportini kengaytirish va multimodal tizimlarni joriy etish tarmoq barqarorligini oshirishning asosiy omili bo'lib qolishi kerak.

Uchinchidan, LPI dinamikasi (129-dan 88-o'ringa) islohotlar samarasini ko'rsatsa-da, 2023 yil yangi metodologiyasiga moslashuv — raqamli izlanish va ma'lumotlar shaffofligini oshirish — zarur. MarineTraffic va Cargo IQ kabi xalqaro platformalarga integratsiya, shuningdek milliy logistika ma'lumotlar bazasini yaratish strategik maqsad bo'lishi lozim.

To'rtinchidan, geosiyosiy ta'sirlar va xususan, Rossiyaga yo'naltirilgan yuk tashishlar hajmining 2025 yil uchinchi choragida 38% ga kamayishi transport bozorining tashqi omillarga sezgirligini ko'rsatadi. Yo'nalishlarda diversifikatsiya — "Janubiy yo'lak" (O'zbekiston–

Afg'oniston–Pokiston) va “Trans-Kaspiy” yo‘nalishlarini rivojlantirish — strategik zaruriyat sifatida ko‘rib chiqilishi lozim.

Xulosa va takliflar.

Ushbu tadqiqot O‘zbekiston transport xizmatlari bozorining 2020–2025 yillar davridagi holatini va tarmoq dinamikasini ko‘p qirrali metodologik yondashuv asosida ko‘rib chiqib, quyidagi asosiy xulosalarga keldi:

– transport sektori so‘nggi besh yil ichida izchil o‘tib, 2025 yilda YaIMning taxminan 8% ini tashkil etdi. 2024 yil transport xizmatlari hajmi 145,1 trln so‘mga yetib, 2023 yilga nisbatan 8,6% ga o‘tdi.

– investitsiyalar hajmi 2020 yildagi 7,9 trln so‘mdan 2025 yilga kelib 25,8 trln so‘mga (3,3 barobar) o‘tdi, bu esa tarmoqqa davlat e‘tiborining sezilarli ortganidan dalolat beradi.

– tarkibiy tahlil avtomobil transportining dominant mavqeini (47–51%) ko‘rsatdi. Havo transporti ulushi esa 9% dan taxminan 15% ga oshdi — bu turizm va aviatsiya liberalizatsiyasining natijasidir.

– jahon banki LPI reytingida O‘zbekiston 129-o‘rindan (2014) 88-o‘ringa (2023) ko‘tarildi — bu o‘n yillik islohotlar samarasining muhim mezonidir.

– SWOT-tahlil tarmoqning asosiy kuchli tomoni sifatida strategik geografik joylashuv va investitsiya faolligini, asosiy zaiflik sifatida esa raqamlashtirish darajasining pastligini va yo‘nalishlar diversifikatsiyasining yetarli emasligini aniqladi.

Jumepamypa / Reference:

Banomyong, R. 2000. *Multimodal Transport Corridors in South East Asia: A Case Study Approach*. Cardiff: Cardiff University. Cardiff Business School PhD thesis.

Ergashev, Botir & Musabekov, Zakirjon. (2025). *The new logistics performance index (lpi) methodology: challenges and opportunities for global and national logistics systems*. *The international scientific journal*. 4. 174-179. 10.5281/zenodo.15331752.

Limao N., Venables A. J. *Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade* // *The world bank economic review*. – 2001. – v. 15. – №. 3. – p. 451-479.

Nasrullayev N.B. *Temir yo‘l transporti tizimining iqtisodiy samaradorligini tahlil qilish va baholash usullari* // *Marketing Jurnal*. – 2025. – №. 8.

Rodrigue J. P. *The geography of transport systems*. – Routledge, 2020.

Sobirov Y., Khodjanoyozov E., Fayzullayev N. *Nexus Between Energy Consumption and Sustainable Economic Growth in CIS Countries* // *Journal of East-West Business*. – 2024. – T. 30. – №. 4. – C. 363-389.

UNECE (2025). *Sustainable Transport Action Plan for Uzbekistan*. <https://unece.org/ru/info/Transport/pub/409687>

UN-OHRLLS, 2017. *Achieving Sustainable Transport in Landlocked Developing Countries*. United Nations, New York and Geneva. <https://www.un.org/ohrls/content/list-lldcs>

World Bank. (2023). *Logistics Performance Index: Connecting to Compete 2023*. lpi.worldbank.org

World Bank. (2025). *Logistics Performance Indicators 2.0 (LPI 2.0)*. Washington, D.C.

Xasanov, Sarvar. (2024). *O‘zbekistonda Transport Xizmatlari Ko‘rsatilishi Tahlili* // *Green Economy and Development*. – T. 2. – №. 1. – C. 662947.