MILLIY LOGISTIKA INFRATUZILMASINI MODERNIZATSIYA QILISHDA XUSUSIY VA XORIJIY INVESTITSIYALARNI JALB ETISH MEXANIZMLARI

Boyqobilova Sevinch Sherzod qizi
O'zbekiston Respublikasi bank-moliya akademiyasi,
Moliya va moliyaviy texnologiyalar fakulteti,
Loyiha boshqaruvi yo'nalishi magistranti

Annotatsiya: Ushbu maqolada milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirish va tranzit salohiyatini to'liq ro'yobga chiqarishda logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish masalalari tadqiq etilgan. Mamlakatdagi transport-logistika tarmoqlari, multimodal terminallar va "quruq port"larni rivojlantirish uchun xususiy hamda xorijiy investitsiyalarni jalb etishning samarali iqtisodiy va institutsional mexanizmlari tahlil qilingan. Tadqiqot davomida Davlat-xususiy sheriklik (DXSH), loyihaviy moliyalashtirish (Project Finance) hamda erkin logistika zonalari kabi zamonaviy modellar ko'rib chiqilgan. Natijada logistika obyektlarining investitsion jozibadorligini oshirish va xatarlarni taqsimlash bo'yicha amaliy taklif va tavsiyalar ilgari surilgan.

Kalit so'zlar: Logistika infratuzilmasi, modernizatsiya, xususiy investitsiyalar, xorijiy sarmoya, Davlat-xususiy sheriklik (DXSH), loyihaviy moliyalashtirish, tranzit savdo, multimodal terminallar.

Аннотация: В данной статье исследованы вопросы модернизации логистической инфраструктуры с целью повышения конкурентоспособности национальной экономики и реализации транзитного потенциала. Проанализированы эффективные экономические и институциональные механизмы привлечения частных и иностранных инвестиций для развития транспортно-логистических сетей, мультимодальных терминалов и «сухих портов». В ходе исследования рассмотрены такие современные модели, как государственно-частное партнерство (ГЧП), проектное финансирование (Project Finance) и свободные логистические зоны. По результатам исследования сформулированы практические предложения и рекомендации по повышению инвестиционной привлекательности и распределению рисков в логистическом секторе.

Ключевые слова: Логистическая инфраструктура, модернизация, частные инвестиции, иностранный капитал, государственно-частное партнерство (ГЧП), проектное финансирование, транзитная торговля, мультимодальные терминалы.

Abstract: This article examines the issues of modernizing logistics infrastructure to enhance the competitiveness of the national economy and fully realize its transit potential. Effective economic and institutional mechanisms for attracting private and foreign investments to develop transport and logistics networks, multimodal terminals, and "dry ports" are analyzed. The research reviews modern models such as Public-Private Partnerships (PPP), Project Finance, and free logistics zones. As a result, practical proposals and recommendations are presented to improve the investment attractiveness of logistics facilities and optimize risk distribution.

Keywords: Logistics infrastructure, modernization, private investments, foreign capital, Public-Private Partnership (PPP), Project Finance, transit trade, multimodal terminals.

Kirish

Hozirgi zamonaviy globallashuv va xalqaro iqtisodiy munosabatlarning jadal transformatsiyasi sharoitida har qanday mamlakatning eksport salohiyati va

raqobatbardoshligi uning transport-logistika tizimining rivojlanganlik darajasi hamda geoiqtisodiy maydondagi tranzit imkoniyatlari bilan doimiy ravishda belgilanib keladi. Ayniqsa, dengiz yo‘llariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan hamda kamida ikkita davlat hududi orqali dengizga chiquvchi geografik joylashuvga ega bo‘lgan O‘zbekiston Respublikasi uchun quruqlikdagi zamonaviy, tezkor va xavfsiz logistika infratuzilmasini barpo etish shunchaki iqtisodiy ehtiyoj emas, balki strategik va hayotiy masaladir.

So‘nggi yillarda mamlakatimizda transport-logistika sohasini tubdan isloh qilish, O‘zbekistonning mintaqaviy va xalqaro tranzit habi sifatidagi mavqeyini mustahkamlash hamda tarmoqqa xususiy va xorijiy investitsiyalarni faol jalb etish bo‘yicha davlat darajasida qator fundamental qaror va farmonlar qabul qilindi.

Jumladan, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 11-sentabrdagi PF-158-sonli Farmoni bilan tasdiqlangan “O‘zbekiston - 2030” strategiyasida transport-logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish, eksport va tranzit yuklarini tashish vaqtini hamda xarajatlarini kamaytirish strategik maqsad qilib belgilangan. Ushbu strategiyaga muvofiq, respublikamiz orqali o‘tadigan xalqaro tranzit yuk hajmini keskin oshirish, xalqaro transport koridorlarini jumladan, “Xitoy - Qirg‘iziston - O‘zbekiston”, “Transafg‘on” va “Shimol – Janub” yo‘nalishlari) rivojlantirish hamda sohada raqamlashtirish darajasini yuksaltirishga alohida e'tibor qaratilgan.

Shuningdek, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 28-yanvardagi PF-60-sonli Farmoni 2022-2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi hamda O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 10-maydagi PQ-4315-sonli “Davlat-xususiy sheriklikni rivojlantirishning institutsional va huquqiy asoslarini yaratish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Qarori sohaga xususiy sarmoyalarni jalb etishning huquqiy poydevorini shakllantirib berdi. Mazkur normativ-huquqiy hujjatlar logistika obyektlari - multimodal terminallar, “quruq port”lar, bojxona-ombor majmualari hamda magistral yo‘llarni qurish va boshqarishda Davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarini keng joriy etishga keng yo‘l ochdi.

Logistika infratuzilmasini zamonaviy standartlar darajasida qayta jihozlash va kengaytirish o‘ta yirik hajmda uzoq muddatli kapital qo‘yilmalarni talab etadi. Faqatgina davlat byudjeti yoki davlat kafolati ostidagi tashqi qarzdorlik hisobiga bunday keng ko‘lamli infratuzilma loyihalarini to‘liq moliyalashtirish davlat byudjetiga salbiy moliyaviy yuk olib kelishi mumkin. Shu boisdan, sohaga xususiy moliya institutlari, venchur fondlari, xalqaro moliya korporatsiyalari hamda to‘g‘ridan-to‘g‘ri xorijiy investitsiyalarni jalb qilishning samarali, zamonaviy va moslashuvchan iqtisodiy-tashkiliy mexanizmlarini ishlab chiqish hamda amaliyotga joriy etish ushbu ilmiy maqolaning dolzarbligi va amaliy ahamiyatini belgilaydi.

Adabiyotlar sharhi

Milliy logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish va ushbu jarayonga xususiy hamda xorijiy investitsiyalarni faol jalb etish masalasi O‘zbekiston iqtisodiyotini tarkibiy jihatdan rivojlantirishning muhim yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Logistika infratuzilmasining rivojlanganlik darajasi mamlakatning ichki hududlari o‘rtasidagi iqtisodiy aloqalar, tashqi savdo operatsiyalarining tezligi, tranzit salohiyatidan foydalanish darajasi hamda investitsion jozibadorligiga bevosita ta’sir ko‘rsatadi. Shu sababli so‘nggi yillarda O‘zbekistonda transport-logistika infratuzilmasini rivojlantirish, xususiy kapital ishtirokini kengaytirish va xorijiy investorlar uchun qulay investitsiya muhitini shakllantirishga qaratilgan ilmiy hamda amaliy tadqiqotlar soni ortib bormoqda.

O‘zbekistonda investitsiya faoliyatining institutsional asoslarini tadqiq etishda, avvalo, “Investitsiyalar va investitsiya faoliyati to‘g‘risida”gi O‘RQ-598-son Qonun muhim

metodologik manba sifatida qaraladi. Mazkur qonun investitsiya faoliyatining asosiy prinsiplari, investorlarning huquqlari va kafolatlari, investitsiyalarni davlat tomonidan qo‘llab-quvvatlash hamda investitsiya loyihalarini amalga oshirishning tashkiliy-huquqiy asoslarini belgilab beradi (O‘zbekiston Respublikasi, 2019a). Ushbu me’yoriy baza logistika infratuzilmasiga xususiy va xorijiy kapitalni jalb etishda investor manfaatlarini himoya qilish, investitsiya loyihalarining huquqiy barqarorligini ta’minlash va davlat tomonidan beriladigan kafolatlarni shakllantirish nuqtayi nazaridan alohida ahamiyatga ega.

Investitsiya muhitini takomillashtirish masalalari O‘zbekiston Prezidentining 2018-yil 1-avgustdagi PF-5495-son “O‘zbekiston Respublikasida investitsiya muhitini tubdan yaxshilash chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Farmonida ham o‘z aksini topgan. Mazkur hujjatda investorlar faoliyati uchun qulay shart-sharoitlar yaratish, ma’muriy to‘siqlarni qisqartirish, investitsiyaviy jarayonlarning shaffofligini oshirish va xususiy kapitaldan samarali foydalanishning institutsional mexanizmlarini takomillashtirishga urg‘u berilgan (O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti, 2018). Mazkur yondashuv logistika infratuzilmasi kabi katta hajmdagi kapital talab qiluvchi sohalarda davlat mablag‘lariga bo‘lgan yuklamani kamaytirib, xususiy va xorijiy kapitalni uzoq muddatli loyihalarga yo‘naltirish imkonini beradi.

Logistika infratuzilmasiga investitsiyalarni jalb etishning muhim mexanizmlaridan biri sifatida davlat-xususiy sheriklik masalasiga alohida e’tibor qaratish lozim. O‘zbekiston Respublikasining 2019-yil 10-maydagi O‘RQ-537-son “Davlat-xususiy sheriklik to‘g‘risida”gi Qonuni davlat va xususiy sektor o‘rtasidagi uzoq muddatli hamkorlikning huquqiy asoslarini belgilab berdi. Mazkur mexanizm orqali davlat infratuzilmaviy loyihalarning ijtimoiy va strategik jihatlarini ta’minlasa, xususiy investor moliyaviy resurs, zamonaviy texnologiya, boshqaruv tajribasi va innovatsion yechimlarni taqdim etishi mumkin (O‘zbekiston Respublikasi, 2019b). Shu nuqtayi nazardan, avtomobil yo‘llari, temir yo‘l terminallari, logistika markazlari, omborxonalar, multimodal terminallar va “quruq portlar”ni modernizatsiya qilishda DXSh mexanizmi samarali vositalardan biri sifatida namoyon bo‘ladi.

Shomurotova (2025) O‘zbekistonda davlat-xususiy sheriklik loyihalarini boshqarishning institutsional, huquqiy va iqtisodiy mexanizmlarini tahlil qilib, DXSh loyihalarining samaradorligi nafaqat moliyaviy resurslarga, balki loyihalarni to‘g‘ri rejalashtirish, risklarni tomonlar o‘rtasida oqilona taqsimlash va monitoring mexanizmlarining mavjudligiga ham bog‘liqligini ta’kidlaydi. Tadqiqotchining fikricha, xalqaro tajribani O‘zbekiston sharoitiga moslashtirish infratuzilmaviy loyihalarning investitsion jozibadorligini oshirishga xizmat qiladi (Shomurotova, 2025).

Infratuzilma loyihalarida davlat-xususiy sheriklikning samaradorligini baholash masalasida Rasulov (2021) DXSh mexanizmlarini mamlakat iqtisodiyotida xususiy kapitalni safarbar qilish vositasi sifatida ko‘rib chiqadi. Uning yondashuvida davlat tomonidan yaratiladigan institutsional sharoit, investorlarning iqtisodiy manfaatdorligi va loyihaning uzoq muddatli moliyaviy barqarorligi DXSh loyihalarining muvaffaqiyatini belgilovchi asosiy omillar sifatida talqin qilinadi. Shu jihatdan logistika infratuzilmasiga investitsiya jalb qilishda davlatning faqat moliyalashtiruvchi subyekt sifatidagi emas, balki regulyator, kafolatchi va strategik hamkor sifatidagi rolini kuchaytirish maqsadga muvofiqdir (Rasulov, 2021).

Jalilov va Karimov (2020) davlat-xususiy sheriklik loyihalarini baholashda institutsional va iqtisodiy omillarni birgalikda hisobga olish zarurligini ko‘rsatadi. Ularning tadqiqotida loyihaning iqtisodiy samaradorligi, risk darajasi, davlat va xususiy sherik o‘rtasidagi majburiyatlarning taqsimlanishi hamda investitsiyalarning qaytish muddati muhim baholash mezonlari sifatida qaraladi (Jalilov and Karimov, 2020). Ushbu ilmiy

yondashuv logistika infratuzilmasidagi yirik investitsiya loyihalarini tanlash va ustuvorlashtirish uchun metodologik asos bo‘la oladi.

G’ulomov (2022) esa DXSh loyihalarida monitoring jarayonlarini raqamlashtirish masalasini tadqiq qilib, raqamli axborot tizimlaridan foydalanish loyiha ijrosi ustidan nazoratni kuchaytirishi, ma’lumotlarning tezkor almashinuvini ta’minlashi va boshqaruv qarorlarining sifatini oshirishini qayd etadi (Gulomov, 2022). Bu yondashuv ayniqsa logistika infratuzilmasi uchun muhim, chunki zamonaviy logistika markazlari transport oqimlari, omborlar, bojxona, yuklarni kuzatish, elektron hujjat aylanishi va boshqa jarayonlarning yagona raqamli tizimga integratsiyalashuvini talab qiladi.

O‘zbekiston Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlari ham logistika va transport infratuzilmasiga investitsiyalar hajmining sezilarli ekanini ko‘rsatadi. Jumladan, “Tashish va saqlash” iqtisodiy faoliyat turi bo‘yicha asosiy kapitalga investitsiyalar 2024-yilda davlat mulkchiligida 6 020,3 mlrd so‘m, nodavlat mulkchiligida esa 19 091,6 mlrd so‘mni tashkil etgan. Bu ma’lumotlar logistika infratuzilmasini rivojlantirishda davlat bilan bir qatorda xususiy sektor kapitalining ham muhim o‘rin egallayotganini ko‘rsatadi (O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi, 2025a; 2025b).

Shuningdek, Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlariga ko‘ra, 2024-yil yanvar–mart oylarida “Tashish va saqlash” faoliyat turida asosiy kapitalga 6 trln so‘m investitsiya o‘zlashtirilib, uning jami asosiy kapitalga investitsiyalardagi ulushi 5,6 foizni tashkil etgan. 2024-yil yanvar–iyun oylarida esa ushbu yo‘nalishda investitsiyalar hajmi 13,6 trln so‘mga yetgan (O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi, 2024a; 2024b). Bu ko‘rsatkichlar transport va logistika sohasi investitsiya resurslari uchun tobora muhim yo‘nalishga aylanayotganini ko‘rsatadi.

Xorijiy investitsiyalar ishtirokini tahlil qilish ham mavzuning dolzarbligini yanada kuchaytiradi. Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlariga ko‘ra, 2024-yil 1-iyul holatida O‘zbekistonda xorijiy investitsiya ishtirokidagi 13 880 ta korxona faoliyat yuritgan bo‘lib, shundan 474 tasi “tashish va saqlash” sohasiga to‘g‘ri kelgan (O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi, 2024c). Demak, transport-logistika sektorida xorijiy kapital ishtirokini yanada kengaytirish uchun mavjud investitsiya salohiyatidan tashqari yangi institutsional va moliyaviy mexanizmlarni ishlab chiqish zarur.

So‘nggi yillardagi davlat siyosati ham logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilishni strategik ustuvor yo‘nalish sifatida belgilamoqda. 2026-yil 1-iyuldagi ma’lumotlarga ko‘ra, O‘zbekiston hududidan xalqaro ahamiyatga ega 4 ming kilometr tranzit yo‘laklari o‘tadi, mamlakat temir yo‘l tarmog‘i esa 4,7 ming kilometrni tashkil etadi. 2025-yilda tranzit yuk tashish hajmi 15,3 mln tonnaga yetib, 2021-yilga nisbatan 54 foizga oshgan. Shu bilan birga, mamlakatda xalqaro talablarga javob beradigan 27 ta logistika markazi mavjud bo‘lib, ularning umumiy quvvati 27,2 mln tonnani tashkil etadi. Biroq zamonaviy “A” toifadagi avtomatlashtirilgan omborlarning yetishmasligi, konteynerlashtirish darajasining pastligi va davlat hamda xususiy logistika markazlari axborot tizimlarining to‘liq integratsiyalashmaganligi mavjud muammolar sifatida qayd etilgan (O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti, 2026a).

Umuman olganda, mavjud adabiyotlar va amaliy manbalarni tahlil qilish shuni ko‘rsatadiki, O‘zbekistonda logistika infratuzilmasiga investitsiyalarni jalb etish masalasi asosan uchta yo‘nalishda shakllanmoqda: birinchidan, investitsiya faoliyatining huquqiy va institutsional asoslarini takomillashtirish; ikkinchidan, DXSh, loyiha moliyalashtiruvi va boshqa zamonaviy moliyaviy mexanizmlar orqali xususiy kapitalni jalb qilish; uchinchidan, xorijiy investorlar uchun transport-logistika loyihalarining jozibadorligini oshirish va xalqaro logistika operatorlari bilan strategik hamkorlikni kengaytirish. Shu bilan birga, mavjud tadqiqotlarda aynan milliy logistika infratuzilmasini kompleks modernizatsiya qilishda xususiy va xorijiy investitsiyalarni birlashtiruvchi yagona mexanizm, investor risklarini

taqsimlash, davlat kafolatlari, raqamli monitoring va loyiha samaradorligini yagona tizimda baholash masalalari yetarlicha kompleks yoritilmagan. Mazkur ilmiy bo‘shliq tadqiqotning asosiy yo‘nalishini belgilaydi.

Metodologiya

Tadqiqotning metodologik asosini milliy logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilishda xususiy va xorijiy investitsiyalarni jalb etish mexanizmlarini tizimli o‘rganish tashkil etadi. Tadqiqotda tizimli tahlil, qiyosiy tahlil, statistik tahlil, induksiya va deduksiya usullaridan foydalanildi. Tahlil jarayonida O‘zbekiston Respublikasining investitsiya va davlat-xususiy sheriklik sohasidagi normativ-huquqiy hujjatlari, Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlari hamda mahalliy olimlarning ilmiy tadqiqotlari asos qilib olindi.

Logistika infratuzilmasiga yo‘naltirilayotgan investitsiyalar dinamikasi, davlat va nodavlat sektorlar ulushi hamda xorijiy investitsiyalar ishtiroki statistik ma’lumotlar asosida baholandi. Shuningdek, davlat-xususiy sheriklik, investitsiya kafolatlari, soliq va moliyaviy imtiyozlar hamda infratuzilmaviy loyihalarni moliyalashtirish mexanizmlarining investitsion jozibadorlikka ta’siri tahlil qilindi. Tadqiqot natijalari asosida milliy logistika infratuzilmasiga xususiy va xorijiy kapitalni jalb qilish samaradorligini oshirish bo‘yicha ilmiy-amaliy takliflar ishlab chiqildi.

Natija va tahlillar

O‘zbekistonda milliy logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish jarayonida investitsiyalarning hajmi va moliyalashtirish manbalari muhim ahamiyat kasb etadi. Ayniqsa, davlat va nodavlat sektorlar tomonidan “Tashish va saqlash” faoliyat turiga yo‘naltirilayotgan investitsiyalar dinamikasi xususiy kapitalning ushbu sohadagi o‘rnini baholash imkonini beradi.

1-jadval. “Tashish va saqlash” faoliyat turiga asosiy kapitalga investitsiyalar dinamikasi

Yil	Davlat investitsiyalari, mlrd so‘m	Nodavlat investitsiyalar, mlrd so‘m	Jami, mlrd so‘m	Nodavlat sektor ulushi, %
2019	4 810,9	9 236,9	14 047,8	65,8
2020	2 945,9	11 186,8	14 132,7	79,2
2021	3 008,8	13 004,3	16 013,1	81,2
2022	3 679,9	16 918,7	20 598,6	82,1
2023	5 689,8	19 609,0	25 298,8	77,5
2024	6 020,3	19 091,6	25 111,9	76,0

Manba: O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlari asosida muallif hisob-kitobi.

Jadval ma’lumotlari “Tashish va saqlash” sohasiga yo‘naltirilgan investitsiyalarning 2019-2024-yillarda sezilarli darajada oshganini ko‘rsatadi. 2019-yilda jami investitsiyalar 14,05 trln so‘mni tashkil etgan bo‘lsa, 2024-yilga kelib ushbu ko‘rsatkich 25,11 trln so‘mga yetgan. Ya’ni olti yil davomida investitsiyalar hajmi 78,8 foizga oshgan.

Ayniqsa, nodavlat investitsiyalarning yuqori ulushi e’tiborga loyiq. 2019-yilda ularning jami investitsiyalardagi ulushi 65,8 foizni tashkil etgan bo‘lsa, 2022-yilda 82,1 foizga yetgan. 2024-yilda ushbu ko‘rsatkich 76,0 foizni tashkil etgan bo‘lsa-da, xususiy sektor logistika infratuzilmasini moliyalashtirishda asosiy investor guruhlaridan biri bo‘lib qolmoqda. Bu holat davlat mablag‘lari bilan bir qatorda xususiy kapitaldan foydalanish logistika infratuzilmasini rivojlantirishning muhim sharti ekanligini ko‘rsatadi.

2024-yilda davlat tomonidan “Tashish va saqlash” faoliyatiga 6 020,3 mlrd so‘m, nodavlat sektor tomonidan esa 19 091,6 mlrd so‘m investitsiya yo‘naltirilgan. Shunday qilib, nodavlat investitsiyalar davlat investitsiyalaridan qariyb 3,2 baravar yuqori bo‘lgan.

Biroq 2023-2024-yillarda nodavlat investitsiyalar hajmining 19 609,0 mlrd so‘mdan 19 091,6 mlrd so‘mga biroz kamaygani kuzatiladi. Shu davrda davlat investitsiyalari esa 5 689,8 mlrd so‘mdan 6 020,3 mlrd so‘mga oshgan. Bu esa logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilishda davlat tomonidan infratuzilmaviy loyihalarni qo‘llab-quvvatlash davom etayotganini anglatadi.

2-jadval. 2025-yil yanvar–iyun oylarida asosiy kapitalga investitsiyalar tarkibi

Iqtisodiy faoliyat turi	Investitsiyalar, trln so‘m
Ishlab chiqarish sanoati	74,2
Elektr, gaz va bug‘ ta’minoti	38,4
Tog‘-kon sanoati	29,6
Qishloq, o‘rmon va baliqchilik xo‘jaligi	24,3
Qurilish	20,2
Tashish va saqlash	**15,2**
Ulgurji va chakana savdo	9,1
Suv ta’minoti va kanalizatsiya	7,0
Boshqa faoliyat turlari	55,4

Manba: O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi, 2025-yil.

2025-yilning yanvar–iyun oylarida O‘zbekistonda barcha faoliyat turlari bo‘yicha 273,4 trln so‘m asosiy kapitalga investitsiya o‘zlashtirilgan bo‘lib, shundan 15,2 trln so‘mi “Tashish va saqlash” sohasiga to‘g‘ri kelgan. Demak, ushbu sohaning jami investitsiyalardagi ulushi qariyb 5,6 foizni tashkil etgan.

Xorijiy kapitalning logistika infratuzilmasini rivojlantirishdagi o‘rnini baholash ham muhimdir.

Keltirilgan statistik ma’lumotlar logistika infratuzilmasini rivojlantirishda investitsiya faolligi izchil kuchayib borayotganini ko‘rsatadi. Ayniqsa, nodavlat investitsiyalarning davlat investitsiyalariga nisbatan yuqori bo‘lishi transport-logistika sohasida bozor mexanizmlarining roli ortib borayotganidan dalolat beradi. Bu holat logistika obyektlarini qurish va modernizatsiya qilishda xususiy investorlarning moliyaviy imkoniyatlari, boshqaruv tajribasi va zamonaviy texnologiyalaridan kengroq foydalanish uchun zarur shart-sharoitlar shakllanayotganini anglatadi.

Biroq investitsiyalar hajmining o‘sishi har doim ham infratuzilmaning texnologik jihatdan yetarli darajada modernizatsiya qilinganligini anglatmaydi. Logistika tizimining samaradorligi investitsiyalarning faqat miqdoriga emas, balki ularning qaysi infratuzilmaviy obyektlarga, qanday texnologiyalarga va qanday moliyalashtirish modeli asosida yo‘naltirilayotganiga ham bog‘liq. Shu sababli kelgusida investitsiya siyosatida avtomatlashtirilgan omborlar, multimodal terminallar, “quruq portlar”, konteyner tashuvlari, elektron logistika platformalari va transport infratuzilmasini raqamlashtirish kabi yuqori qo‘shilgan qiymat yaratadigan yo‘nalishlarga ustuvorlik berish lozim.

3-jadval. 2025-yilda xorijiy investitsiya va kreditlarning iqtisodiy faoliyat turlari bo‘yicha taqsimlanishi

Faoliyat turi	Ulushi, %
Ishlab chiqarish sanoati	33,2
Elektr, gaz va ta’minot	17,1

Tog‘-kon sanoati	11,9
Qishloq xo‘jaligi	9,2
Qurilish	6,1
Tashish va saqlash	**5,3**
Suv ta’minoti va kanalizatsiya	2,1
Axborot va aloqa	1,5
Boshqa faoliyat turlari	13,6

Manba: O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi.

2025-yilda asosiy kapitalga xorijiy investitsiya va kreditlar 33,5 mlrd AQSH dollarini tashkil etgan. Shundan 5,3 foizi “Tashish va saqlash” faoliyat turiga yo‘naltirilgan. Bu logistika sohasi xorijiy investorlar uchun ham muhim yo‘nalishga aylanganini ko‘rsatadi. Shuningdek, logistika infratuzilmasining tarkibiy qismlari bo‘yicha investitsiyalarni tahlil qilish ombor xo‘jaligi va yordamchi transport faoliyatining alohida ahamiyatga ega ekanligini ko‘rsatadi. 2024-yilda ushbu yo‘nalishga asosiy kapitalga investitsiyalar 8,75 trln so‘mni tashkil etgan. Havo transportiga esa 3,61 trln so‘m investitsiya yo‘naltirilgan.

Tahlil natijalari shuni ko‘rsatadiki, logistika infratuzilmasiga xususiy kapitalni jalb qilishda davlatning bevosita moliyalashtiruvchi rolidan ko‘ra, investitsiya muhitini shakllantiruvchi va investor risklarini kamaytiruvchi institutsional mexanizmlari muhimroq ahamiyat kasb etmoqda. Xususan, davlat-xususiy sheriklik shartnomalarida daromadlarni taqsimlash, valyuta va talab risklarini boshqarish, yer ajratish, infratuzilmaga ulanish hamda uzoq muddatli davlat kafolatlarini aniq belgilash investorlarning loyihaga kirish qaroriga ijobiy ta’sir ko‘rsatishi mumkin.

Xorijiy investitsiyalar bo‘yicha ko‘rsatkichlar esa O‘zbekistonning transport-logistika salohiyati hali to‘liq ishga solinmaganligini ko‘rsatadi. Mamlakatning Markaziy Osiyodagi geografik joylashuvi, xalqaro transport yo‘laklariga chiqish imkoniyati va tranzit salohiyati xorijiy investorlar uchun muhim ustunlik hisoblanadi. Biroq ushbu ustunliklardan samarali foydalanish uchun logistika xizmatlarining xalqaro standartlarga mosligini oshirish, chegaradan o‘tish jarayonlarini soddalashtirish, bojxona va transport xizmatlarini raqamlashtirish hamda logistika markazlarini xalqaro transport koridorlari bilan integratsiyalash zarur.

Shuningdek, investitsiyalarning hududlar bo‘yicha notekis taqsimlanishi ham logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilishda e’tiborga olinishi lozim bo‘lgan omildir. Investitsiyalarni faqat yirik shaharlarda jamlash o‘rniga, tranzit salohiyati yuqori bo‘lgan hududlarda logistika markazlari, ombor komplekslari va transport terminallarini rivojlantirish hududlararo iqtisodiy faollikni oshirishi mumkin. Bu esa yangi ish o‘rinlari yaratilishi, mahalliy ishlab chiqaruvchilarning tashqi bozorlarga chiqish xarajatlari kamayishi va hududlarning investitsion jozibadorligi oshishiga olib keladi.

Xulosa va takliflar

Tadqiqot natijalari O‘zbekistonda milliy logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish jarayonida xususiy va xorijiy investitsiyalarning ahamiyati tobora ortib borayotganini ko‘rsatdi. Statistik tahlilga ko‘ra, 2019-2024-yillarda “Tashish va saqlash” faoliyat turiga yo‘naltirilgan asosiy kapitalga investitsiyalar hajmi 14,0 trln so‘mdan 25,1 trln so‘mgacha oshgan. Bunda nodavlat investitsiyalarning yuqori ulushi xususiy sektorning logistika infratuzilmasini rivojlantirishdagi salohiyati yuqori ekanligini ko‘rsatadi.

Shu bilan birga, xorijiy investitsiyalarning logistika sohasidagi ulushini yanada oshirish imkoniyatlari mavjud. Buning uchun investorlarga qulay va barqaror institutsional muhit yaratish, infratuzilmaviy loyihalarning moliyaviy jozibadorligini oshirish hamda investitsion risklarni kamaytirish muhim hisoblanadi. Ayniqsa, mamlakatning tranzit salohiyatidan

samarali foydalanish uchun zamonaviy logistika markazlari, multimodal terminallar, avtomatlashtirilgan omborlar va raqamli transport tizimlarini rivojlantirish talab etiladi.

Tadqiqot asosida quyidagi takliflar ishlab chiqildi:

1) Davlat-xususiy sheriklik mexanizmini kengaytirish. Yirik logistika markazlari, multimodal terminallar, avtomobil va temir yo‘l infratuzilmasini modernizatsiya qilish loyihalarida DXSh modelidan faol foydalanish maqsadga muvofiq.

2) Xorijiy investorlar uchun “tayyor loyiha” mexanizmini joriy etish. Investitsiya loyihalarining texnik-iqtisodiy asoslari, moliyaviy modeli, risklari va kutilayotgan daromadlari oldindan ishlab chiqilib, investorlar uchun yagona platformada taqdim etilishi lozim.

3) Investitsiya risklarini taqsimlash tizimini takomillashtirish. Valyuta, talab, qurilish va ekspluatatsiya risklarini davlat va xususiy investor o‘rtasida loyihaning xususiyatidan kelib chiqib oqilona taqsimlash investitsiya faolligini oshiradi.

4) Logistika infratuzilmasini raqamlashtirishga investitsiyalarni rag‘batlantirish. Elektron yuk hujjatlari, yuklarni real vaqt rejimida kuzatish, avtomatlashtirilgan omborlar va yagona raqamli logistika platformalarini joriy etishga investitsiya qiluvchi investorlar uchun qo‘shimcha imtiyozlar yaratish taklif etiladi.

5) Multimodal logistika markazlarini rivojlantirish. Avtomobil, temir yo‘l va havo transportini o‘zaro bog‘lovchi logistika markazlarini xalqaro transport koridorlari bo‘ylab tashkil etish O‘zbekistonning tranzit salohiyatini oshiradi.

6) Hududiy investitsiya loyihalarini diversifikatsiya qilish. Logistika infratuzilmasiga investitsiyalarni faqat yirik shaharlarga emas, balki tranzit salohiyati yuqori bo‘lgan hududlarga ham yo‘naltirish hududlar iqtisodiy faolligini oshirishga xizmat qiladi.

Umuman, xususiy va xorijiy investitsiyalarni jalb qilish mexanizmlarini DXSh, davlat kafolatlari, raqamli boshqaruv, risklarni taqsimlash va investorlarga “tayyor loyiha” taklif qilish tamoyillari asosida takomillashtirish O‘zbekiston milliy logistika infratuzilmasining zamonaviy, raqobatbardosh va xalqaro transport tizimlariga integratsiyalashgan modelini shakllantirish uchun muhim shart hisoblanadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O‘zbekiston Respublikasi (2019) Investitsiyalar va investitsiya faoliyati to‘g‘risida. O‘RQ-598-son Qonun, 25 dekabr 2019-yil.
2. O‘zbekiston Respublikasi (2019) Davlat-xususiy sheriklik to‘g‘risida. O‘RQ-537-son Qonun, 10 may 2019-yil.
3. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti (2018) O‘zbekiston Respublikasida investitsiya muhitini tubdan yaxshilash chora-tadbirlari to‘g‘risida. PF-5495-son Farmon, 1 avgust 2018-yil.
4. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti (2022) 2022–2026-yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi to‘g‘risida. PF-60-son Farmon, 28 yanvar 2022-yil.
5. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti (2023) O‘zbekiston – 2030 strategiyasi to‘g‘risida. PF-158-son Farmon, 11 sentabr 2023-yil.
6. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi (2024) O‘zbekiston Respublikasida tashish va saqlash iqtisodiy faoliyat turi bo‘yicha asosiy kapitalga investitsiyalar. Toshkent: Milliy statistika qo‘mitasi.
7. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi (2024) Chet el investitsiyasi ishtirokidagi korxonalar statistikasi. Toshkent: Milliy statistika qo‘mitasi.
8. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi (2025) Nodavlat mulkchilik shakli bo‘yicha “Tashish va saqlash” iqtisodiy faoliyat turiga investitsiyalar hajmi. SIAT ma’lumotlar bazasi. Toshkent.

9. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi (2025) Davlat mulkchilik shakli bo‘yicha “Tashish va saqlash” iqtisodiy faoliyat turiga investitsiyalar hajmi. SIAT ma’lumotlar bazasi. Toshkent.
10. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti (2026) Transport-logistika tizimini rivojlantirish bo‘yicha takliflar ko‘rib chiqildi. 1 iyul 2026-yil.
11. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti (2026) Transport sohasidagi yirik investitsiya loyihalarining borishi ko‘rib chiqildi. 26 may 2026-yil.
12. Rasulov, M.B. (2021) ‘O‘zbekistonda davlat-xususiy sheriklik mexanizmlarini joriy etishning metodologik jihatlari’, Iqtisodiyot va innovatsion texnologiyalar, 3(5), pp. 23–31.
13. Shomurotova, Y. (2025) ‘Xalqaro tajriba asosida O‘zbekistonda davlat va xususiy sheriklik loyihalarini boshqarishning innovatsion mexanizmlarini joriy etish istiqbollari’, Zamonaviy dunyoda amaliy fanlar, 4(7), pp. 95–98