



**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI TRANSPORT LOGISTIKA TIZIMINI
RIVOJLANTIRISHDA QO‘SHNI DAVLATLAR BILAN MULTIMODAL TRANSPORT
KORIDORLARI LOYIHASINI TAKOMILLASHTIRISH**

Qobulov Jamshid Renatovich

t.f.n., professor, Toshkent davlat transport universiteti

Baxritdinov Umidjon Urmanovich

magistratura talabasi, Toshkent davlat transport universiteti

Annotatsiya: Multimodal yuk tashuvlari bu bitta yuk tashish shartnomasi asosida transportning har xil turlaridan foydalangan holda yuklarni tashishdir. Ushbu turdagi yuk tashishning asosiy ustunligi - turli xil transport vositalarining puxta kombinatsiyasi orqali ularning afzalliklaridan maksimal darajada foydalanish. Multimodal tashuvlarda yuklar har qanday masofani, shu jumladan, qit’alarni ham bosib o’tishi mumkin.

Kalit so‘zlar: Transport tizimlari, logistika, import, eksport, multimodal tashish, mahsulotlarni yetkazish, shartnoma

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЕКТА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ
КОРИДОРОВ С СОСЕДНИМИ ГОСУДАРСТВАМИ В РАЗВИТИИ
ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

Кабулов Джамшид Ренатович

к.т.н., профессор, Ташкентский государственный транспортный университет

Бахритдинов Умиджон Урманович

студент магистратуры, Ташкентский государственный транспортный университет

Аннотация: Мультимодальные перевозки – это перевозки грузов с использованием различных видов транспорта по одному договору перевозки. Основным преимуществом этого вида перевозок является максимальное использование их преимуществ за счет тщательного сочетания различных видов транспорта. В мультимодальных перевозках грузы могут преодолевать любые расстояния, включая континенты.

Ключевые слова: Транспортные системы, логистика, импорт, экспорт, мультимодальные перевозки, доставка продукции, контракт

**IMPROVING THE PROJECT OF MULTIMODAL TRANSPORT CORRIDORS WITH
NEIGHBORING COUNTRIES IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT
LOGISTICS SYSTEM OF THE REPUBLIC OF UZBEKISTAN**

Kabulov Jamshid Renatovich,

c.t.s., professor, Tashkent state transport university



Bakhritdinov Umidjon Urmanovich

master student, Tashkent state transport university

Annotation: Multimodal transportation is the transportation of goods using different modes of transport under one contract of carriage. The main advantage of this type of transportation is the maximum use of their advantages due to a careful combination of different modes of transport. In multimodal transportation, goods can travel any distance, including continents.

Key words: Transportation systems, logistics, import, Export, multimodal transportation, delivery of products, contract

KIRISH

O'zbekiston Respublikasi o'ziga xos geosiyosiy mavqega ega. Okeanlarga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniga ega bo'lmagan O'zbekiston, shuningdek, okeanlarga chiqqan olmaydigan davlatlar bilan o'ralgan. Shu bois, yuklarni multimodal shaklda tashish juda dolzarbdir. Ayniqsa, "dengiz kemasi + avtomobil", "dengiz kemasi + temir yo'l", "temir yo'l + avtomobil" yo'nalishlari ommabopdir. "Turksib Magistral" MChJ yo'nalish bo'ylab joylashgan mamlakatlarning transport infratuzilmasini, tabiat sharoitlarini, bojxona qoidalarini xususiyatlarini, muayyan mintaqadagi yuklarni tushirish/ ortish bo'yicha qulayliklarni hisobga olgan holda, "eshikdan eshikkacha" tamoyili bo'yicha yetkazib berishni taklif etadi. Biz turli xil, jumladan, terma, yirik gabaritli, og'ir, shuningdek, maxsus tashish sharoitlarini talab qiladigan yuklar bilan ishlashda muvaffaqiyatli tajribaga egamiz. Mijozlarimizning yuklarni tashish bo'yicha istaklarini va talablarini bajarish biz uchun muhim qoidadir. O'tgan besh yil mobaynida O'zbekiston iqtisodiyoti 24%, sanoat - 34%, eksport hajmi 1,5 barobarga, xorijiy investitsiyalar - 3 barobarga o'sdi. Keyingi besh yilda iqtisodiy o'sishning yuqori sur'atlarini ta'minlash uchun 120 mlrd. dollar jalb qilinadi, shundan kamida 70 mlrd. dollar xorijiy investitsiyalar bo'ladi. Transport sohasi, yo'l qurilishi va boshqa sohalarga davlat-xususiy hamkorligiga asoslangan loyihalar doirasida 14 mlrd. dollar investitsiyalar jalb etiladi.

O'zbekiston Respublikasi keyingi besh yilda iqtisodiy o'sishni 1,5 barobar oshirish va YAIMni 100 mlrd. dollarga yetkazishni shuningdek, sanoat mahsulotlari ishlab chiqarish hajmini 1,4 barobar oshirishni rejalashtirmoqda. Mamlakat eksport salohiyati 1,7 barobar oshib, 2026 yilda 30 mlrd. dollarga yetadi. Eksport tarkibida xom ashyo ulushi 23% kamayadi va tayyor mahsulot hajmi 2,5 barobarga oshadi. Dastlabki hisob-kitoblarga ko'ra, mamlakatda yuk tashishning umumiy hajmi 1,4 barobar, xalqaro yuk tashish (eksport, import va tranzitni hisobga olgan holda, quvvur transportidan tashqari) hajmi esa 1,6 barobar oshadi. Shuni alohida ta'kidlash kerakki, iqtisodiyot va tashqi savdoning barqaror rivojlantirishga, aholi farovonligini oshirishga transport, infratuzilma va logistikaning tizimli va jadal rivojlanishisiz erishib bo'lmaydi. Shu munosabat bilan, so'nggi yillarda, O'zbekistonda xalqaro transport koridorlarini shakllantirish, logistika zanjirlarini shu jumladan, yuk va transport vositalarini chegara punktlari orqali o'tkazish jarayonlarini raqamlashtirish, xalqaro tovarlar yetkazib berishda to'siqlarni kamaytirish, eksport mahsulotlari shartnoma qiymatida transport va boshqa xarajatlarni optimallashtirish, yuk yetkazib berish tezligini oshirish, Jahon bankining LPI (Logistics Performance Index) reytingida mamlakat ko'rsatkichlarini yaxshilashga ustuvor ahamiyat berilmoqda. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2020 yil 7 maydagi "Eksport faoliyatini yana-da qo'llab-quvvatlash chora-tadbirlari to'g'risida" №PQ-4707 Qarori asosida iqtisodiy tiklanishni jadallashtirish maqsadida transport turidan qat'iy nazar eksport mahsulotlarini tashish bilan bog'liq transport xarajatlarini qisman qoplab berish tizimi joriy etildi.



Hozirda temir yo'l transporti ishini yanada yaxshilashga qaratilgan ilmiy ishlar faol ravishda olib borilmoqda [1-20]. Ammo, transport koridorlarini rivojlantirish bo'yicha ishmiy tadqiqotlar yetarli darajada bajarilmagan.

TADQIQOT USULLARI

Temir yo'l transporti

Asosiy transport yo'llarining o'tkazuvchanligini oshirish, tashqi savdo yuklarini tashishning eng katta ulushi to'g'ri keladigan temir yo'l transportining harakatlanuvchi va tashuvchi qismlarini modernizatsiya qilish bo'yicha aniq chora-tadbirlar amalga oshirilmoqda. Pandemiya davrida xalqaro yuk tashishda **5600** ga yaqin yopiq vagonlar, **1 280** sovtgichli va maxsus vagonlar jalb etildi.

Shu bilan birga, dastlabki hisob-kitoblarga ko'ra, temir yo'l sohasiga keyingi 5 yil ichida qo'shimcha 7 ming yuk vagonlari kerak bo'ladi. Shu munosabat bilan vagon va konteynerlarga ega bo'lgan xususiy logistika operatorlari faoliyatini yo'lga qo'yish rejalashtirilgan. Bundan buyon, davlat faqat temir yo'l infratuzilmasi va lokomotiv xizmatlari bilan bog'liq masalalarni tartibga soladi, yuk vagonlari bilan ta'minlash bozor tamoyillari asosida amalga oshiriladi. Shu munosabat bilan, temir yo'l vagonlarini import qilishda xususiy tadbirkorlar uchun beriladigan imtiyozlar 2025 yilning 1 yanvarigacha uzaytirildi.

O'zbekiston – qit'a ichida joylashgan, eksport shartnoma qiymatida transport xarajatlarning ulushi yuqori bo'lgan mamlakat hisoblanadi. Jahon bozorlarida muvaffaqiyatli raqobat qilish uchun eksport yuk og'irligini kamaytirish, yuqori texnologik mahsulotlar ulushini oshirish, tayyor va chuqur qayta ishlangan mahsulotlar turlarini sezilarli darajada kengaytirish zarur. Shu bilan birga, 2-3 ming km dan uzoq bo'lmagan radiusda joylashgan an'anaviy bozorlarda o'z pozitsiyalarimizni mustahkamlashimiz kerak.

Avtomobil transportida xalqaro yuk tashishlar

Xalqaro yuk tashuvchilar uyushmasi ma'lumotiga ko'ra, 2021 yil 1 sentyabr holatiga xalqaro yuk tashishda ishtirok etuvchi transport vositalarining soni 2017 yilga nisbatan 3,5 barobar oshdi.

2017 yilda berilgan bojxona, soliq va boshqa imtiyozlar tufayli yuk tashuvchi avtomobillar parki Yevro 4-6 yuk avtomobillari bilan yangilandi. Xalqaro yuk tashish hajmi 1,5 barobar oshdi. Jumladan, xalqaro yuk tashishda 888 transport kompaniyalari ishtirok etadi, ularning 62% Yevro-4 standartidan past bo'lmagan avtomobillar bilan jihozlangan. Avtotransport parkining mustahkamlanishi nafaqat temir yo'l transporti bilan raqobat vositasi, balki aholi bandligini kengaytirish uchun poydevor hamdir. Masalan, o'tgan besh yil mobaynida xalqaro tashuvlarga jalb etilgan xususiy sektor tomonidan yuk avtomobillari sotib olinishi tufayli 50 mingdan ortiq yangi ish o'rni yaratildi.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2021 yil 19 avgustdagi "Avtomobil transportida yuk tashuvchilarni qo'llab-quvvatlashga doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida"gi №PQ-5225-sonli Qaroriga muvofiq, ishlab chiqarilganiga 7 yildan oshmagan quyidagi transport vositalarini 2025 yil 1 yanvarga qadar O'zbekiston Respublikasiga import qilishda ularga bojxona bojining, utilizatsiya yig'imining va avtotransport vositalarini sotib olganlik uchun avtotransport yig'imlarining nol stavkalari belgilandi:

- "Yevro-5" va undan yuqori ekologik toifa talablariga mos keladigan avtotransport vositalari (TIF TN kodlari 8701 20, 8704 22 (samosvallardan tashqari);
- tirkamalar va yarim tirkamalar (TIF TN kodlari 8716 31, 8716 39).

Yevropa Ittifoqi mamlakatlarida ishlab chiqarilganiga 7 yildan oshmagan quyidagi transport vositalari 2025 yil 1 yanvarga qadar O'zbekiston Respublikasiga import qilishda majburiy sertifikatlashdan ozod etiladi:



- “Yevro-5” va undan yuqori ekologik toifa talablariga mos keladigan yuk va maxsus avtotransport vositalari;

- avtomobil transportida yuk tashish uchun foydalaniladigan tirkamalar va yarim tirkamalar

Ushbu chora-tadbirlar mamlakat eksport va import tovarlarini tashishda yo‘l transportining ulushini oshirish, xizmatlar sifatini 3 va 4 PL darajasigacha yaxshilash imkonini beradi.

Havo transporti

Xalqaro fuqaro aviatsiyasi tashkiloti (XFAT) ma’lumotlariga ko‘ra, pandemiya fuqaro aviatsiyasiga qaqshatqich zarba berdi. Misol uchun, YEI ko‘rgan zarar 57–98 mlrd. dollarni tashkil qilishi mumkin. Ichki reyslarga ko‘rsatilgan zarar esa pandemiyaning qanday kechishiga qarab, 10 mlrd. dollardan 18 mlrd. dollargacha bo‘lgani taxmin qilinmoqda.

O‘zbekiston havo transporti ham pandemiya sezilarli zarar ko‘rdi. Shu bilan birga, davlatning qo‘llab-quvvatlashi tufayli samolyotlari parki modernizatsiya qilinmoqda, qatnovlar geografiyasi kengaymoqda, O‘zbekistonning yirik shaharlariga muntazam va charter reyslarni amalga oshirish huquqini olgan xorijiy kompaniyalar soni sezilarli darajada ko‘paymoqda.

2019 yil 1 oktyabrdan Buxoro, Nukus, Qarshi va Termiz xalqaro aeroportlarida erkinlikning beshinchi darajasiga ega “Ochiq osmon” rejimi joriy etildi. Bu chet el kompaniyalariga O‘zbekistondan ro‘yxatdan o‘tmagan boshqa mamlakatlarga ham parvoz qilish imkonini beradi. Qarshi, Nukus, Termiz, Buxoro, Navoiy va Urganch aeroportlarida “Ochiq osmon” rejimi hech qanday cheklavlarsiz joriy etildi.

Andijon, Farg‘ona, Namangan va Samarqand aeroportlarida, texnik imkoniyatlarini hisobga olgan holda XFATga a‘zo davlatlarning barcha xorijiy aviakompaniyalariga yo‘lovchi reyslarini O‘zbekiston tashuvchilari faoliyat ko‘rsatmayotgan marshrutlarda chastota cheklovisiz amalga oshirish va beshinchi havo erkinligi huquqi berildi. “Navoiy” va “Termiz” aeroportlarida xorijiy aviakompaniyalarga yettinchi havo erkinligigacha yuk tashuvlarini amalga oshirish huquqi berildi. Yettinchi darajali erkinlikka ega “Ochiq osmon” rejimi har qanday xorijiy aviakompaniyalarga ro‘yxatdan o‘tish mamlakatidan qat’i nazar, har qanday chastota bilan parvozlarni amalga oshirish imkonini beradi. Yangi yo‘nalishlar ochish yoki parvozlarni sonini oshirishni rejalashtirgan xorijiy aviakompaniyalar Transport vazirligi huzuridagi Aviatsiya agentligiga zarur hujjatlarni taqdim etishlari zarur bo‘ladi.

Xorijlik ekspertlarning fikricha, Toshkent Sharqni G‘arb bilan, Janubni Shimol bilan bog‘lovchi yirik xalqaro markazga aylanish uchun katta imkoniyatlarga ega shahar hisoblanadi.

2017-2021 yillarda mamlakat transport va tranzit salohiyatini rivojlantirish, temir yo‘l transportini modernizatsiya qilish, shuningdek, yo‘llar, aeroportlar, logistika markazlari, chegara, bojxona, sanitariya, fitosanitariya, veterinariya va transport nazorati shoxobchalari o‘tkazuvchanlik imkoniyatlarini oshirishga qaratilgan islohotlar amalga oshirildi.

2017-2021 yillarda O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti va O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining transport, logistika va transport infratuzilmasini yana-da rivojlantirish bo‘yicha bir qator Farmon va Qarorlari qabul qilindi. Jumladan, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019 yil 28 yanvardagi №PF-5643 “Investitsiya va tashqi savdo sohasida boshqaruv tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Farmoniga muvofiq Investitsiyalar va tashqi savdo vazirligining qo‘yidagi ustuvor vazifalari belgilandi:

- mahalliy tovarlar va xizmatlarning tashqi bozorlarga chiqishi uchun qulay shart-sharoitlar yaratish;

- samarali transport koridorlarini shakllantirish;

-eksport mahsulotlarini tashqi bozorlarga yetkazib berish geografiyasini diversifikatsiyalash;

- zamonaviy logistika tarmoqlarini rivojlantirish.



O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2019 yil 10 maydagi "O'zbekiston Respublikasi Investitsiyalar va tashqi savdo vazirligi to'g'risidagi nizomni tasdiqlash haqida"gi №390-son VMQ Qarori bilan Vazirlikka quyidagi vazifalar yuklatildi:

- tashqi savdo infratuzilmasini rivojlantirish;
- tranzit salohiyatini oshirish;
- logistika va transport yo'laklarini takomillashtirish;
- eksport marshrutlarini diversifikatsiyalash;
- manfaatdor vazirliklar va idoralar bilan hamkorlikda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasiga transport, transport kommunikatsiyalari va xalqaro logistika sohasida tashqi savdo siyosati bo'yicha takliflarni ishlab chiqish va taqdim etish;
- transport va logistika sohalarida xorijiy davlatlar bilan amaliy hamkorlikni kengaytirish bo'yicha takliflar tayyorlash;
- transport-kommunikatsiya tizimini xalqaro transport kommunikatsiyalariga integratsiyalash;
- yangi transport yo'nalishlari (yo'laklari)ni yaratish chora-tadbirlarini ishlab chiqish va amalga oshirish;
- O'zbekiston Respublikasi hududi orqali tranzit qilinadigan xavfli tovarlar, qurol-yarog', harbiy texnika, harbiy mulk, portlovchi moddalar va mahsulotlar tranziti to'g'risida xulosalar taqdim etish va boshqalar.

Tasdiqlangan dasturlarga muvofiq, o'tgan davr mobaynida O'zbekiston Respublikasini Tinch okeani mintaqasi mamlakatlari bilan bog'lovchi "Xitoy – Markaziy Osiyo – Janubiy Kavkaz – Turkiya" multimodal transport koridori tashkil etildi. Qo'yida keltirilgan yangi muqobil transport yo'laklari bo'ylab muntazam yuk tashish yo'lga qo'yildi:

- "O'zbekiston – Qozog'iston – Rossiya – Gruziya – Turkiya";
- "O'zbekiston – Qozog'iston – Ozarbayjon – Gruziya – Turkiya";
- "O'zbekiston – Turkmaniston – Ozarbayjon – Gruziya – Turkiya";
- "O'zbekiston – Afg'oniston – Pokiston" va boshqalar.

Tahlillar shuni ko'rsatmoqdaki, ushbu transport koridorlari xalqaro savdoni sezilarli darajada rivojlantirish, xorijiy investitsiyalarni oshirish va odamlarning turmush sharoitlarini yaxshilashda katta ahamiyatga ega. Aytish mumkinki, xalqaro savdoni kengaytirish, qarz barqarorligi ko'rsatkichlarini yaxshilash, ekologik, ijtimoiy va korrupsion xavflarni yumshatishga qaratilgan islohotlarni davom ettirish - muvaffaqiyatimizning garovidir. Ayni paytda, yuqorida keltirib o'tilgan koridorlar bo'ylab joylashgan mintaqalar mamlakatlarida hanuzgacha ma'lum darajada infratuzilma sohasidagi kamchiliklar, tranzit siyosatini uyg'unlashtirish va unifikatsiyalash darajasining yetarli emasligi kuzatilmoqda. Savdo va investitsiyaviy siyosat ko'p hollarda cheklovchi xarakterga ega hamda koridorlar o'tadigan mamlakatlar o'rtasidagi savdo bitimlari to'laqonli ishlamaydi.

Shu sababli, ushbu mamlakatlarning savdo hajmi mavjud salohiyatdan 50 foiz, to'g'ridan-to'g'ri xorijiy investitsiyalar hajmi esa 70 foiz past bo'lib qolmoqda. Samaradorlik ko'rsatkichlari past bo'lgan mamlakatlarda yuklarning chegaralarda turib qolish muddati yuqori iqtisodiy ko'rsatkichlarga ega bo'lgan mamlakatlarga nisbatan bir necha marotabagacha ko'p bo'lishi mumkin. Osiyo taraqqiyot bankining ma'lumotlariga ko'ra, mintaqada, misol uchun "Bir makon, bir yo'l" doirasida yuk tashish vaqtini bir kunga qisqartirish mamlakatlar o'rtasidagi savdo hajmini 5,7% gacha oshirishi mumkin.

NATIJALAR VA ULARNING MUHOKAMASI

Xalqaro transport koridorlari transport xarajatlarini optimallashtirish, yetkazib berish va nazorat o'tkazish nuqtalaridan o'tish vaqtlarini qisqartirish kabi asosiy muammolarni hal qilishga yordam beradi. Boshqa tomondan, transport koridorlarini muvaffaqiyatli rivojlantirish va



diversifikatsiya qilish koridor bo'ylab joylashgan mamlakatlarni bog'lovchi ishlab chiqarish – yetkazib berish zanjirida o'zbek tadbirkorlarining ulushini oshirishi mumkin. Bu mintaqaviy importda qo'shilgan qiymat mahsulotlari hajmini, shuningdek, o'zbek ishlab chiqaruvchilarining boshqa mamlakatlar eksportida aks etadigan ichki qo'shilgan qiymatdagi ulushini oshirish imkonini berar edi. Bunday holatda, O'zbekiston ushbu koridorlar bo'ylab joylashgan mamlakatlarni o'ziga jalb etuvchi markaz maqomiga ega bo'lishi mumkin. O'zbekiston respublikasining asosiy transport yo'laklari va tashqi savdo marshrutlari 1-jadvalda keltirilgan.

Koridorlarning rivojlanishi O'zbekiston yuklarini Latviya, Litva, Rossiya Federatsiyasi, Ukraina, Qozog'iston, Ozarbayjon, Gruziya, Pokiston, Turkiya, Eron va Xitoy dengiz portlaridan foydalangan holda tashish bilan bevosita bog'liqdir. Ushbu tadbirlar tashqi savdo tovarlarini, ayniqsa qishloq xo'jaligi mahsulotlarini tashqi bozorlarga olib chiqish jarayonida “Yagona oyna”, “Yashil Yo'lak”, “Yagona bekat”, “E-TIR”, “E-Freight”, “GLONASS”, “GSM”, “RFID” mexanizmlarini joriy etish bilan bir butunlikni tashkil etadi.

1-jadval

O'zbekiston respublikasining asosiy transport yo'laklari va tashqi savdo marshrutlari

Nomi	Masofa (km)	Tashish vaqti	20-22 tn. yukni tashish uchun o'rtacha xarajat, AQSH doll.
I. Janub, Janubiy - G'arbiy yo'nalish			
“Termez – Mazari Sharif”	85	1 kun	1200
“Toshkent – Buxoro – Turkmanobod – Mari – Saraxs – Bandar-Abbos”	3 065	6-7 kun (48/48 soat)	2 400-2 600
“Toshkent – Buxoro – Turkmanobod – Mari – Saraxs – Mersin”	4 208	12-14 kun (48/48 soat)	3 000-3 300
“Toshkent – Buxoro – Turkmanobod – Mari – Saraxs – Istanbul – Sofiya”	5 156	14-15 kun (48/48 soat)	4 000-4 300
II. Shimoliy, Shimoliy-G'arbiy yo'nalish			
“Toshkent – Qo'ng'iro't – Beyneu – Saratov – Moskva – Riga (Vilnyus)”	4 781 (Riga) 4 857 (Vilnyus)	10-14 kun (48/48 soat)	2 000-2 300
“Toshkent – Qo'ng'iro't – Beyneu – Saratov – Moskva – Smolensk – Brest – (Polsha, Germaniya, Fransiya, Ispaniya va boshqalar)”	4 421 (Minsk) 4 800 (Varshava) 5 400 (Berlin) 6 493 (Amsterdam) 6 842 (Parij) 8 117 (Madrid)	9-10 kun 10-12 kun 13-15 kun 14-16 kun 15-17 kun 17-19 kun (48/48 soat)	2 200-2 400 (Minsk) 2 300- 2 500 (Varshava) 3 100-3 400 (Berlin)
“Toshkent – Qo'ng'iro't – Beyneu – Astraxan – Volgograd – Kiyev –	4 140 (Kiyev) 5 400 (Praga)	9-10 kun 13-15 kun	2 200-2 500 (Kiyev) 3 000-3 300



<i>(Polsha, Chexiya, Avstriya Slovakiya va boshqalar)</i>	5 400 <i>(Vena)</i> 5 400 <i>(Bratislav)</i>	13-15 kun 13-15 kun <i>(48/48 soat)</i>	
“Toshkent – Qo‘ng‘irot – Beyneu – Astraxan – Tbilisi – Batumi – Trabzon – Samsun – Istanbul – <i>(Bolgariya, Ruminiya)</i> ”	5 500 <i>(Sofiya)</i> 5 600 <i>(Buxarest)</i>	14-15 kun 14-15 kun <i>(48/48 soat)</i>	4 000-4 300
III. G‘arbiy yo‘nalish			
“Toshkent – Qo‘ng‘irot – Beyneu – Oqtau – Boku – Tbilisi – Poti – <i>(Bolgariya, Ruminiya va boshqalar)</i> ”	4 558 <i>(Konstansa)</i> 4 645 <i>(Burgas)</i>	19-21 kun	4 500-4 700
“Toshkent – Buxoro – Turkmanobod – Mari – Turkmanboshi – Boku – Tbilisi – Poti – <i>(Bolgariya, Ruminiya, Vengriya va boshqalar)</i> ”	4 320 <i>(Burgas)</i> 4 233 <i>(Konstansa)</i>	19-21 kun	4 700-4 900
IV. Sharqiy yo‘nalish			
“Toshkent – Olmaota – Xorgos – Urumchi”	1 850 km	5-6 kun	2 800-3 000

Avtomobil transport marshrutlari

Transafg‘on	“O‘zbekiston – Afg‘oniston – Pokiston”
E40 <i>(Yevropa yo‘nalishi)</i>	“Fransiya – Belgiya – Germaniya – Polsha – Ukraina – Rossiya – Qozog‘iston – O‘zbekiston – Turkmaniston – Qirg‘iziston – Qozog‘iston”
E60 <i>(Yevropa yo‘nalishi)</i>	“Fransiya – Shveysariya – Avstriya – Germaniya – Vengriya – Ruminiya – Gruziya – Ozarbayjon – Turkmaniston – O‘zbekiston – Tojikiston – Qirg‘iziston – Xitoy”
E123 <i>(Yevropa yo‘nalishi)</i>	“Rossiya – Qozog‘iston – O‘zbekiston – Tojikiston”
E003 <i>(Yevropa yo‘nalishi)</i>	“O‘zbekiston – Turkmaniston”
E004 <i>(Yevropa yo‘nalishi)</i>	“Qozog‘iston – O‘zbekiston”
E005 <i>(Yevropa yo‘nalishi)</i>	“O‘zbekiston” <i>(G‘uzor – Samarqand)</i>



E006 (<i>Yevropa yo'nalishi</i>)	“Tojikiston (<i>Ayni</i>) – O‘zbekiston (<i>Qo‘qon</i>)”
E007 (<i>Yevropa yo'nalishi</i>)	“O‘zbekiston (<i>Toshkent – Qo‘qon – Andijon</i>) – Qirg‘iziston (<i>O‘sh – Irkeshtom</i>)”
AH5 (<i>Xalqaro tarmog‘i</i>)	“Xitoy – Qozog‘iston – Qirg‘iziston – O‘zbekiston – Turkmaniston – Ozarbayjon – Gruzziya – Turkiya – Bolgariya”
AH7 (<i>Xalqaro tarmog‘i</i>)	“Rossiya – Qozog‘iston – Qirg‘iziston – O‘zbekiston – Tojikiston – Afg‘oniston – Pokiston”
AH62 (<i>Xalqaro tarmog‘i</i>)	“Qozog‘iston – O‘zbekiston – Afg‘oniston”
AH63 (<i>Xalqaro tarmog‘i</i>)	“Rossiya – Qozog‘iston – O‘zbekiston”
AH65 (<i>Xalqaro tarmog‘i</i>)	“Xitoy – Qirg‘iziston – Tojikiston – O‘zbekiston”

XULOSA

Tashqi savdoning barqaror o‘sishi qisman, O‘zbekiston tashqi siyosatining muvaffaqiyatidan dalolat beradi. Shu munosabat bilan ishonchli, 24 soat mobaynida va yil davomida uzluksiz transport – kommunikatsiya aloqalarini shakllantirish O‘zbekiston va butun mintaqa iqtisodiyotini uzoq muddatda rivojlantirishning asosiy drayverlaridan biriga aylanishi lozim.

ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. Baxodirovich, D. B., Kobiljonovich, S. K., & Mansuralievich, S. S. (2020). Modeling of unproductive losses in the operation of a sorting station. *European Journal of Molecular & Clinical Medicine*, 7(2), 277-290.
2. Suyunbayev, S. M., & Butunov, D. B. (2019). Development of classification of the reasons of losses in the work sorting stations. *DEVELOPMENT*, 8, 15-2019.
3. Кудрявцев, В. А., Кукушкина, Я. В., & Суюнбаев, Ш. М. (2010). Новый подход к расчету затрат вагоночасов на накопление. *Известия Петербургского университета путей сообщения*, (1), 5-10.
4. Суюнбаев, Ш. М. (2010). Оперативное планирование эксплуатационной работы в условиях организации движения грузовых поездов по твердому графику. *Известия Петербургского университета путей сообщения*, (3), 15-24.
5. Арипов, Н. М., Суюнбаев, Ш. М., Наженов, Д. Я., & ХУСЕНОВ, У. У. У. (2022). Анализ выполнения нормы расхода топлива маневровым локомотивом на станции" к". *Молодой специалист*, 1(2), 54.
6. Суюнбаев, Ш. М. (2011). Закономерности поездообразования на технических станциях при отправлении поездов по ниткам твердого графика (Doctoral dissertation, Санкт-Петербургский государственный университет путей сообщения).



7. Арипов Назиржан Мукарамович, Суюнбаев Шинполат Мансуралиевич, Умрзокова Шохзода Ахроржон кизи, & Каримова Шахноза Сабировна. (2023). МАНЁВР ИШЛАРИНИ БАЖАРИШГА САРФЛАНАДИГАН ВАҚТ ВА ЁҚИЛҒИ МИҚДОРINI ИНДИВИДУАЛ МЕЎЁРЛАШНИНГ АВТОМАТЛАШТИРИЛГАН ТИЗИМИ: AUTOMATED SYSTEM FOR INDIVIDUAL REGULATION OF SHUNTING DURATION AND FUEL CONSUMPTION. Молодой специалист, 2(12), 3–12. Retrieved from <https://mspes.kz/index.php/ms/article/view/55>
8. Comparative analysis of the methodology for calculation of the shunting time costs to perform technological operations at a railway station / N. Aripov, Sh. Suyunbaev, D. Nazhenov, U. Khusenov // . – 2022. – No. 4. – P. 24-31.
9. Жумаев, Ш. Б., Суюнбаев, Ш. М., & Ахмедова, М. Д. (2019). Влияние расписания грузовых поездов по отправлению в условиях твердого графика движения на показатели составаобразования. Наука и инновационные технологии, (11), 25-29.
10. Суюнбаев, Ш. М., Жумаев, Ш. Б. Ў., Бўриев, Ш. Х. Ў., & Туропов, А. А. Ў. (2021). Темир йўл участкаларида маҳаллий вагонлар оқими турли тоифадаги поездлар билан ташкил этиш усуллари техника-иқтисодий баҳолаш. Academic research in educational sciences, 2(6), 492-508.
11. Aripov, N. M. (2021). Rapid planning of mixed-structure train organization in the context of non-proportional wagon-flows. Design Engineering, 6062-6078.
12. Айрапетова, Г. Г., & Суюнбаев, Ш. М. (2015). Возможности применения твердого графика движения грузовых поездов на ГАЖК" Узбекистон темир йуллари". In Логистика: современные тенденции развития (pp. 5-6).
13. Кудрявцев, В. А., & Суюнбаев, Ш. М. (2010). Целесообразность использования твердого графика движения грузовых поездов. Сб. ст. ВТИ, (18), 145-149.
14. Суюнбаев Шинполат Мансуралиевич, Хусенов Уткир Уктамжон угли, Умирзаков Давлатжон Долимжон угли, & Тожибоев Жахонгир Баходир угли. (2023). ОСОБЕННОСТИ РАСЧЕТА ПЛАНА ФОРМИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ В УСЛОВИЯХ ТВЕРДОГО ГРАФИКА: FEATURES OF CALCULATION OF THE PLAN OF FORMATION OF FREIGHT TRAINS IN THE CONDITIONS OF A SOLID SCHEDULE. Молодой специалист, 1(9), 15–22.
15. Суюнбаев, Ш. М., & Нартов, М. А. (2021). Разработка методики энергооптимальных тяговых расчетов для тепловозов промышленного транспорта. In Актуальные проблемы транспорта и энергетики: пути их инновационного решения (pp. 13-17).
16. Suyunbayev, S. M., Akhmedova, M. D., Sadullaev, B. A. U., & Nazirov, N. N. U. (2021). Method for choosing a rational type of shunting locomotive at sorting station. Scientific progress, 2(8), 786-792.
17. Aripov, N. M., Suyunbayev, S. M., & Xusenov, O. O. O. (2022). Elektr markazlashtirilgan stansiyalarda manyovr lokomotivining yuk Ob'ektlariga xizmat KO 'rsatish texnologik operatsiyalarini bajarishda band BO 'lish davomiyligini aniqlash usuli. Молодой специалист, (1), 16.
18. Суюнбаев Ш.М. Перспективное устройство по автоматической расцепке вагонов на сортировочной горке / Железнодорожный транспорт: актуальные задачи и инновации. – Ташкент: ТГТУ, 2022. – №2. – С.148-159.
19. Арипов Назиржан Мукарамович, Суюнбаев Шинполат Мансуралиевич, Жумаев Шерзод Бахром угли, & Ахмедова Муслима Джалаловна. (2022). ИССЛЕДОВАНИЕ ЗАВИСИМОСТИ ЧИСЛО НИТОК ТВЕРДОГО ГРАФИКА НА ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ УЧАСТКОВ В УСЛОВИЯХ НЕРАВНОМЕРНОСТИ



-
- БАГОНОПОТОКОВ: STUDY OF THE DEPENDENCE OF THE NUMBER OF THREADS OF A SOLID SCHEDULE ON THE CAPACITY OF SECTIONS UNDER THE CONDITIONS OF IRREGULAR CAR FLOW. Молодой специалист, 1(5), 3–9. Retrieved from <https://mspedes.kz/index.php/ms/article/view/26>.
20. Суюнбаев Шинполат Мансуралиевич, Хусенов Уткир Уктамжон угли, Умирзаков Давлатжон Долимжон угли, & Тожибоев Жахонгир Баходир угли. (2023). ОСОБЕННОСТИ РАСЧЕТА ПЛАНА ФОРМИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ В УСЛОВИЯХ ТВЕРДОГО ГРАФИКА: FEATURES OF CALCULATION OF THE PLAN OF FORMATION OF FREIGHT TRAINS IN THE CONDITIONS OF A SOLID SCHEDULE. Молодой специалист, 1(9), 15–22. Retrieved from <https://mspedes.kz/index.php/ms/article/view/37>.