

**O‘ZBEKISTONNING GEOIQTISODIY TRANZIT SALOHIYATINI
KENGAYTIRISHDA TEMIR YO‘L KORIDORLARINING ROLI VA
RIVOJLANISH MEXANIZMLARI**

Dadaboyeva Zamina Sultonmurod qizi

*(“O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ korporativ munosabatlar departamenti,
korporativ munosabatlar bo‘limi yetakchi mutaxassisi)*

**ИНФОРМАЦИЯ О
СТАТЬЕ**

ИСТОРИЯ СТАТЬИ:

Received:06.10.2026

Revised: 07.10.2026

Accepted:08.10.2026

**КЛЮЧЕВЫЕ
СЛОВА:**

*temir yo‘l transporti,
tranzit salohiyati,
geoiqtisodiy joylashuv,
xalqaro transport koridori,
tranzit yuklar, transport-
logistika tizimi, temir yo‘l
infratuzilmasi, multimodal
tashuvlar, logistika
markazi, konteyner
tashuvlari, transport
iqtisodiyoti.*

АННОТАЦИЯ:

Mazkur maqolada O‘zbekiston temir yo‘l transportining mamlakatning xalqaro tranzit salohiyatini shakllantirish va rivojlantirishdagi iqtisodiy ahamiyati tadqiq etilgan. O‘zbekistonning Markaziy Osiyodagi geografik joylashuvi, dengiz portlariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri chiqish imkoniyatining mavjud emasligi hamda bir nechta xalqaro transport yo‘nalishlari kesishmasida joylashgani temir yo‘l koridorlarini mamlakatning tashqi savdo va tranzit siyosatining muhim elementi sifatida shakllantirmoqda. Tadqiqotda 2025-yil yakunlari bo‘yicha temir yo‘l transportida 107,9 mln tonna yuk tashilgani, tranzit yuklari hajmi 15,3 mln tonnaga yetgani hamda “O‘zbekiston–2030” strategiyasida tranzit yuklari hajmini 18,5 mln tonnagacha oshirish maqsadi belgilanganligi tahlil qilindi. Muallif tomonidan temir yo‘l tranzit salohiyatini baholashda infratuzilmaviy, logistika, iqtisodiy va institutsional ko‘rsatkichlarni kompleks hisobga olishga asoslangan yondashuv taklif etilgan.

Transport infratuzilmasi zamonaviy iqtisodiyotning hududiy va xalqaro integratsiyasini ta'minlovchi asosiy omillardan biridir. Ayniqsa, dengiz portlariga bevosita chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan davlatlar uchun xalqaro quruqlik transport koridorlarining rivojlanganligi tashqi savdo xarajatlari, eksport-import operatsiyalarining tezligi, investitsion jozibadorlik va milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligiga bevosita ta'sir ko'rsatadi.

O‘zbekistonning Markaziy Osiyoning markazida joylashgani uni mintaqaviy transport oqimlarining muhim tuguniga aylantirish uchun katta imkoniyat yaratadi. Mamlakat shimolda Qozog‘iston, sharqda Qirg‘iziston va Tojikiston, janubda Afg‘oniston, g‘arbda Turkmaniston orqali Yevroosiyo transport tizimining turli yo‘nalishlariga chiqish imkoniyatiga ega.

Biroq O‘zbekistonning geografik joylashuvi o‘z-o‘zidan yuqori tranzit samaradorligini ta‘minlamaydi. Tranzit salohiyatidan iqtisodiy samara olish uchun transport infratuzilmasining o‘tkazuvchanligi, chegara va bojxona jarayonlarining tezligi, temir yo‘l tariflari, logistika markazlarining rivojlanganligi, konteynerlashtirish darajasi, raqamli axborot almashinuvi hamda qo‘shni davlatlar bilan transport siyosatining muvofiqlashtirilishi talab etiladi.

2019-yilda qabul qilingan PF–5647-son Farmon transport sohasida yagona davlat siyosatini shakllantirish, transport turlarini integratsiyalash, xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish, logistika tizimini takomillashtirish va transport-logistika xarajatlarini kamaytirishni davlat siyosatining muhim yo‘nalishlari sifatida belgiladi.

Bugungi bosqichda ushbu vazifalar “O‘zbekiston–2030” strategiyasi doirasida yanada rivojlantirilmoqda. Strategiyada respublika hududi orqali tranzit yuklarini tashish hajmini 18,5 mln tonnaga yetkazish, transport xizmatlari hajmini 320 trln so‘mgacha oshirish hamda elektrlashtirilgan temir yo‘llar ulushini 65 foizga yetkazish kabi maqsadlar belgilangan.

Shu sababli O‘zbekistonning tranzit salohiyatini faqat transport hajmlarining o‘shishi sifatida emas, balki geografik joylashuvni iqtisodiy ustunlikka aylantirish jarayoni sifatida tadqiq etish dolzarb hisoblanadi.

O‘zbekiston transport tizimida temir yo‘l transporti katta hajmdagi yuklarni uzoq masofalarga nisbatan barqaror va iqtisodiy jihatdan samarali tashish imkonini beruvchi asosiy transport turlaridan biridir.

Milliy statistika qo‘mitasi ma‘lumotlariga ko‘ra, 2025-yilda umumiy foydalanishdagi magistral temir yo‘l transportida 107,9 mln tonna asosiy turdagi yuk tashilgan. Mazkur ko‘rsatkich 2024-yilga nisbatan 5,1 foizga oshgan.

Temir yo‘l yuk aylanmasi ham yuqori iqtisodiy ahamiyatga ega. 2025-yilda temir yo‘l transportining yuk aylanmasi 28 384,1 mln tonna-kmni tashkil etgan. Yuk tashish hajmining o‘shishida Tojikiston, Rossiya va Qirg‘izistondan kelayotgan tranzit yuklar hamda Rossiya, Qozog‘iston, Xitoy, Qirg‘iziston va Belarusdan import qilinayotgan yuklar muhim rol o‘ynagan.



1-rasm. Temir yo‘l transportining yuk aylanmasi

Biroq temir yo‘l transportining ichki yuk tashish hajmi bilan xalqaro tranzit salohiyati o‘rtasida farq mavjud. 2025-yilda O‘zbekiston hududi orqali tranzit yuklar hajmi 15,3 mln tonnaga yetib, 2021-yilga nisbatan 54 foizga oshgan [5].

Bu ko'rsatkich bir tomondan tranzit salohiyatining o'sayotganini ko'rsatsa, ikkinchi tomondan mavjud imkoniyatlardan hali to'liq foydalanilmayotganini anglatadi. 2026-yilda taqdim etilgan ma'lumotlarga ko'ra, O'zbekistonning xalqaro tranzit aylanmasidagi ulushi hozircha 1–2 foiz atrofida bo'lib qolmoqda.

Demak, asosiy masala faqat tranzit yuklari hajmini oshirish emas, balki O'zbekiston hududidan o'tuvchi har bir tranzit oqimining yuqori qo'shilgan qiymat yaratish darajasini oshirishdan iborat.

Bugungi kunda O'zbekiston hududidan xalqaro ahamiyatga ega qariyb 4 ming km tranzit yo'laklari o'tadi, mamlakat temir yo'l tarmog'i uzunligi esa taxminan 4,7 ming kmni tashkil etadi [6].

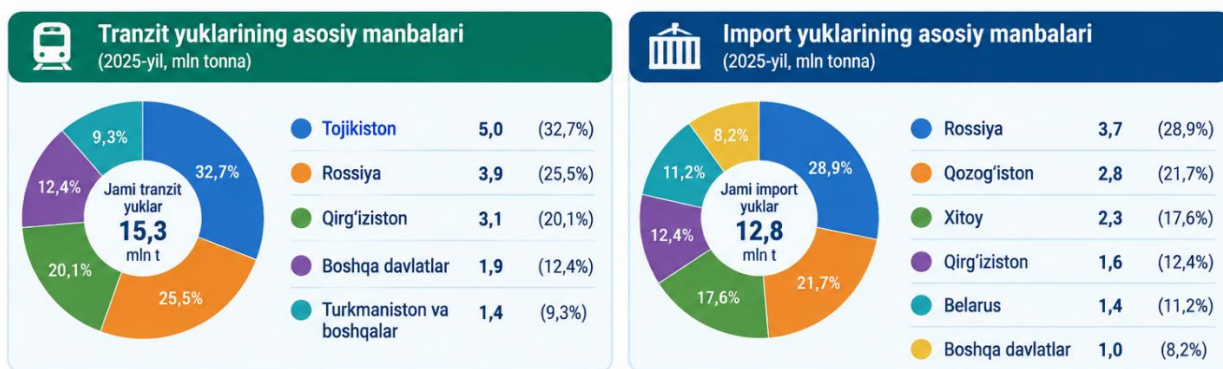
Mazkur infratuzilmaviy baza O'zbekistonni Sharq–G'arb va Shimol–Janub yo'nalishlarini o'zaro bog'lovchi transport tuguniga aylantirish uchun muhim imkoniyat yaratadi.

O'zbekiston uchun quyidagi yo'nalishlarning iqtisodiy ahamiyati alohida ajralib turadi:

Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston temir yo'li O'zbekistonning Sharqiy Osiyo bozorlariga to'g'ridan-to'g'riroq quruqlik orqali chiqishini ta'minlaydigan strategik loyihadir.

Trans-Afg'on temir yo'li O'zbekistonning janubiy dengiz portlariga chiqishini diversifikatsiya qilish nuqtayi nazaridan strategik ahamiyatga ega.

O'zbekiston uchun yana bir muhim yo'nalish Xitoy–Markaziy Osiyo–Kaspiy dengizi–Kavkaz–Turkiya–Yevropa zanjiri bo'ylab shakllanayotgan Trans-Kaspiy xalqaro transport yo'nalishidir.



2-rasm. Tranzit va import yuklarining asosiy manbalari

Tranzit yuklari hajmining o'sishiga qaramay, O'zbekistonning transport-logistika tizimida bir qator tarkibiy muammolar mavjud.

Birinchidan, chegara o'tkazish punktlarining o'tkazuvchanlik qobiliyati barcha yo'nalishlarda bir xil emas. Xalqaro yuklarning chegaradan o'tish vaqtining uzayishi butun transport koridorining iqtisodiy samaradorligini pasaytiradi.

Ikkinchidan, logistika markazlari va quruq portlar tarmog'i hududiy jihatdan yetarlicha diversifikatsiyalanmagan. 2026-yil ma'lumotlariga ko'ra, O'zbekistonda xalqaro talablarga javob beradigan 27 ta logistika markazi mavjud bo'lib, ularning umumiy yukni qayta ishlash

quvvati 27,2 mln tonnani tashkil etadi. Biroq yuqori toifadagi markazlar soni juda kam va A toifadagi avtomatlashtirilgan omborlar mavjud talabning faqat 10–15 foizini qoplaydi.

Uchinchidan, konteynerlashtirish darajasining pastligi O‘zbekistonning xalqaro multimodal tashuvlardagi raqobatbardoshligini cheklaydi.

To‘rtinchidan, transport-logistika markazlari va davlat axborot tizimlari o‘rtasidagi integratsiyaning yetarli emasligi yuklarni real vaqt rejimida kuzatish va boshqarish imkoniyatlarini cheklamoqda.

Beshinchidan, temir yo‘l infratuzilmasining ayrim uchastkalarida o‘tkazuvchanlik quvvatini oshirish talab etiladi.

Shu nuqtayi nazardan, tranzit koridorining raqobatbardoshligini faqat uning uzunligi yoki tashish quvvati bilan baholash yetarli emas.

O‘zbekistonning temir yo‘l tranzit salohiyatini baholashda to‘rtta asosiy guruh ko‘rsatkichlarini kompleks hisobga olish taklif etiladi:

1. Infratuzilmaviy ko‘rsatkichlar:

- temir yo‘l liniyasining o‘tkazuvchanlik qobiliyati;
- elektrlashtirilgan uchastkalar ulushi;
- stansiyalar va terminallar quvvati;
- chegara o‘tkazish punktlarining quvvati.

2. Logistik ko‘rsatkichlar:

- yukni qayta ishlash vaqti;
- konteynerlashtirish darajasi;
- omborlar quvvati;
- multimodal tashuvlar ulushi.

3. Iqtisodiy ko‘rsatkichlar:

- 1 tonna-km tashish tannarxi;
- tranzit tariflari;
- logistika xizmatlaridan olinadigan daromad;
- tranzit yuklarining mamlakat eksport-import operatsiyalariga ta’siri.

4. Institutsional va raqamli ko‘rsatkichlar:

- elektron yuk hujjatlaridan foydalanish;
- bojxona rasmiylashtiruv davomiyligi;
- transport axborot tizimlarining integratsiyasi;
- yuklarni real vaqt rejimida kuzatish imkoniyati.

Tranzit koridorlarining samaradorlik darajasini matematik modellashtirish va ularni optimallashtirish muammosi ierarxik tizimli tahlilni talab qiladi. Biz taklif etayotgan yondashuvda makro-darajadagi integral ko‘rsatkich mikro-darajadagi xususiy o‘zgaruvchilarning funksiyasi sifatida qaraladi. Umumiy ko‘rinishda integral ko‘rsatkichlar tizimi unga ta’sir etuvchi mezonlarning vaznlangan yig‘indisi (weighted sum model) sifatida aniqlanadi:

$$I_{inf} = \alpha_1 \cdot \frac{Q_{fakt}}{Q_{pay}} + \alpha_2 \cdot D_{set} + \alpha_3 \cdot (1 - K_{esk}) \quad (1)$$

bu yerda: Q_{fakt}/Q_{pay} — Koridorning amaldagi yuk o'tkazish hajmining loyihaviy (potensial) o'tkazuvchanlik quvvatiga nisbati;

D_{set} — Koridor bo'ylab transport yo'llarining zichligi (hudud maydoniga nisbatan km/km²);

K_{esk} — Infratuzilma obyektlarining ma'naviy va jismoniy eskish koeffitsiyenti ($0 \leq K_{esk} \leq 1$);

$\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$ — Infratuzilma sub-ko'rsatkichlarining vazn koeffitsiyentlari ($\sum \alpha_i = 1$).

Mazkur modelning empirik asoslilikini oshirish va har bir mezon guruhining koridor jozibadorligiga ta'sirini differensial baholash maqsadida sub-indekslarning ichki strukturalanishi amalga oshirildi. Koridorning funksional holatini to'liq ifodalash maqsadida sub-indekslarni hisoblashning ekonometrik modellari va xususiy ko'rsatkichlar tizimi quyidagicha belgilandi:

Logistika samaradorligi formulasi (I_{log}):

Yuk yetkazib berish tezligi, ishonchliligi va vaqt yo'qotishlarini baholash formulasi:

$$I_{log} = \beta_1 \cdot \frac{V_{fakt}}{V_{max}} + \beta_2 \cdot \left(1 - \frac{T_{boj}}{T_{unum}}\right) + \beta_3 \cdot K_{ishonch} \quad (2)$$

bu yerda: V_{fakt}/V_{max} — Harakatlanishning o'rtacha amaldagi tezligining maksimal ruxsat etilgan tezlikka nisbati;

T_{boj}/T_{unum} — Chegara-bojxona jarayonlarida yo'qotilgan vaqtning umumiy transportirovka vaqtidagi ulushi;

$K_{ishonch}$ — Yuklarning o'z vaqtida va shikastlanishlarsiz yetkazib berilish ehtimolligi (0 dan 1 gacha);

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$ — Logistik ko'rsatkichlarning vazn koeffitsiyentlari ($\sum \beta_i = 1$).

Iqtisodiy samaradorlik indeksi (I_{iqt})

Koridorning moliyaviy jozibadorligi, xarajatlar darajasi va eksport salohiyatini baholash formulasi:

$$I_{iqt} = \gamma_1 \cdot \frac{C_{boshqa}}{C_{koridor}} + \gamma_2 \cdot \frac{\Delta GDP_{tr}}{CAPEX} + \gamma_3 \cdot E_{paz} \quad (3)$$

bu yerda: $C_{boshqa}/C_{koridor}$ — Muqobil koridorlardagi transport xarajatlarining (tariflarining) mazkur koridordagi xarajatlarga nisbati (nisbat qanchalik yuqori bo'lsa, ushbu koridor shunchalik arzon va raqobatbardosh);

$\Delta GDP_{tr}/CAPEX$ — Tranzitdan tushadigan daromadning koridor infratuzilmasiga kiritilgan kapital qo'yilmalarga (investitsiyalarga) nisbati (multiplikativ iqtisodiy samora);

E_{paz} — Koridor atrofidagi hududlarning eksport va ishlab chiqarish salohiyatining o'sish koeffitsiyenti;

$\gamma_1, \gamma_2, \gamma_3$ — Iqtisodiy mezonlarning vazn koeffitsiyentlari ($\sum \gamma_i = 1$).

Ko'rsatkichlarni normalizatsiya qilish formulasi

Har xil o'lovch birliklaridagi (km, dollar, soat, foiz) ko'rsatkichlarni 0 va 1 oralig'iga keltirish uchun Min-Max normalizatsiya formulasidan foydalanish tavsiya etiladi:

To'g'ri ta'sir etuvchi ko'rsatkichlar uchun (qiymat qanchalik katta bo'lsa, samaradorlik shunchalik yuqori, masalan, tezlik):

$$I_{norm} = \frac{X - X_{min}}{X_{max} - X_{min}} \quad (4)$$

Teskari ta'sir etuvchi ko'rsatkichlar uchun (qiymat qanchalik katta bo'lsa, samaradorlik shunchalik past, masalan, xarajat yoki vaqt):

$$I_{norm} = \frac{X_{min} - X}{X_{max} - X_{min}} \quad (5)$$

Bunday yondashuvning afzalligi shundaki, u alohida transport koridorlarini faqat yuk tashish hajmi bo'yicha emas, balki infratuzilma + logistika + iqtisodiyot + raqamlashtirish mezonlari asosida taqqoslash imkonini beradi.

Tadqiqot natijalariga ko'ra, O'zbekistonning tranzit salohiyatini oshirish bo'yicha quyidagi yo'nalishlarni ustuvor deb hisoblash mumkin.

1. "Yagona koridor – yagona logistika tizimi" tamoyilini joriy etish

Xalqaro koridorlarning har bir bosqichini alohida emas, balki yagona transport zanjiri sifatida boshqarish zarur.

2. Chegara o'tkazish jarayonlarini raqamlashtirish

Elektron yuk hujjatlari, oldindan ma'lumot almashinuvi, avtomatlashtirilgan bojxona nazorati va yagona raqamli platformalarni rivojlantirish tranzit vaqtini qisqartirishi mumkin.

3. Temir yo'l o'tkazuvchanligini oshirish

2026–2030-yillarda 151 km yangi temir yo'l qurish, 182 km liniyani elektrlashtirish, 27 ta stansiya va 1 000 km temir yo'lni modernizatsiya qilish rejalashtirilgan [10]. Mazkur loyihalarni aynan xalqaro tranzit oqimlari bilan bog'langan uchastkalarga ustuvor yo'naltirish iqtisodiy samaradorlikni oshiradi.

4. Logistika markazlarini hududiy ixtisoslashtirish

2026-yilda ilgari surilgan yondashuvda Xonobod, Angren, Yangiyo'l, Ohangaron, Olot va Termiz kabi hududlarni turli tranzit yo'nalishlariga ixtisoslashtirish taklif etilgan. Xususan, Olotni O'rta yo'lak, Termizni esa Trans-Afg'on yo'lagi darvozasi sifatida rivojlantirish konsepsiyasi ilgari surilgan [6].

Bu yondashuv transport koridorlarini hududiy sanoat va logistika rivojlanishi bilan bog'lash imkonini beradi.

5. Tranzitni yuqori qo'shilgan qiymatli xizmatlarga aylantirish

Oddiy tranzitdan olinadigan daromad bilan cheklanib qolmasdan, yuklarni:

- saralash;
- qadoqlash;
- qayta yuklash;
- saqlash;
- bojxona rasmiylashtiruv;

- konsolidatsiya;
 - yengil qayta ishlash
- kabi xizmatlar bilan ta'minlash lozim.

Natijada O'zbekiston transport hududi sifatida emas, transport-logistika va ishlab chiqarish xizmatlari markazi sifatida rivojlanishi mumkin.

O'zbekistonning uzoq muddatli transport siyosatida tranzit koridorlarini diversifikatsiya qilish muhim strategik yo'nalishga aylanmoqda.

Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston temir yo'li Sharqiy yo'nalishdagi imkoniyatlarni kengaytirsa, O'rta yo'lak O'zbekistonni Kaspiy dengizi orqali Kavkaz va Yevropa bozorlariga bog'lash imkonini beradi. Trans-Afg'on yo'nalishi esa janubiy transport chiqishlarini rivojlantirish uchun strategik imkoniyat yaratadi.

Bundan tashqari, Markaziy Osiyo–O'zbekiston–Eron yo'nalishining rivojlanishi O'zbekistonning Eron portlari va Fors ko'rfazi bozorlariga chiqish imkoniyatlarini kengaytiradi.

Shunday qilib, O'zbekistonning kelajakdagi transport modeli bitta ustuvor koridorga emas, balki o'zaro bog'langan ko'p yo'nalishli transport tarmog'iga asoslanishi lozim.

Bu modelni quyidagi shaklda ifodalash mumkin:

Sharqiy yo'nalish:

Xitoy → Qirg'iziston → O'zbekiston → Markaziy Osiyo / Kaspiy → Yevropa

G'arbiy yo'nalish:

Markaziy Osiyo → O'zbekiston → Turkmaniston / Eron → Fors ko'rfazi

Janubiy yo'nalish:

Rossiya / Qozog'iston → O'zbekiston → Afg'oniston → Pokiston → Hind okeani portlari

Mazkur yo'nalishlarning o'zaro integratsiyasi O'zbekistonni oddiy tranzit hududidan mintaqaviy transport-logistika xabiga aylantirish uchun iqtisodiy asos yaratadi.

Xulosa.

Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, O'zbekistonning geografik joylashuvi mamlakatga katta tranzit imkoniyatlarini bersa-da, ushbu imkoniyatlardan iqtisodiy samara olish darajasi transport infratuzilmasining texnik holati, logistika xizmatlari, chegara o'tkazish tizimi, raqamlashtirish va xalqaro transport siyosatining muvofiqlashtirilishiga bevosita bog'liq.

2025-yilda temir yo'l transportida 107,9 mln tonna yuk tashilgani va mamlakat hududi orqali tranzit yuklar hajmining 15,3 mln tonnaga yetgani O'zbekiston tranzit salohiyatining real o'sish bosqichiga kirganini ko'rsatadi. Shu bilan birga, "O'zbekiston–2030" strategiyasida tranzit yuklari hajmini 18,5 mln tonnaga yetkazish bo'yicha belgilangan maqsad mavjud salohiyatni yanada faol ishgga solishni talab qiladi.

Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston temir yo'li, Trans-Afg'on koridori, O'rta yo'lak hamda O'zbekiston–Eron yo'nalishlari mamlakatning transport-geografik imkoniyatlarini diversifikatsiya qilishga xizmat qiladi. Biroq yangi koridorlarning barpo etilishi o'z-o'zidan yuqori iqtisodiy samaradorlikni kafolatlamaydi. Buning uchun koridorlar bilan bog'liq

logistika markazlari, quruq portlar, konteyner terminallari, chegara o'tkazish punktlari, sanoat zonalari va raqamli boshqaruv tizimlari parallel ravishda rivojlantirilishi zarur.

Shu asosda O'zbekistonning tranzit siyosatida "tranzit hajmini oshirish" modelidan "tranzit qiymatini oshirish" modeliga o'tish maqsadga muvofiq. Ya'ni transport xizmatlari bilan bir qatorda yuklarni saqlash, qayta ishlash, konsolidatsiya qilish, qadoqlash va boshqa logistika xizmatlarini rivojlantirish orqali tranzit oqimlaridan olinadigan qo'shilgan qiymatni ko'paytirish lozim.

Tadqiqotda taklif etilgan integral baholash yondashuvi xalqaro temir yo'l koridorlarini infratuzilmaviy, logistika, iqtisodiy va raqamli ko'rsatkichlar asosida kompleks taqqoslash imkonini beradi. Mazkur yondashuv kelgusida ekonometrik modellar va prognozlash usullari bilan boyitilib, O'zbekistonning alohida transport koridorlari bo'yicha tranzit hajmi, tashish tannarxi, investitsiya samaradorligi va iqtisodiy multiplikativ ta'sirini baholash uchun qo'llanishi mumkin.

Natijada O'zbekistonning geoiqtisodiy ustunligini real iqtisodiy afzallikka aylantirishning asosiy sharti yangi transport yo'nalishlarini shakllantirish bilan birga ularning iqtisodiy, logistika va sanoat infratuzilmasini yagona tizim sifatida rivojlantirishdan iborat.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2019-yil 1-fevraldagi PF-5647-son Farmoni. "Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini tubdan takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida".
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti. "O'zbekiston-2030" strategiyasi. Transport va tranzit salohiyatini rivojlantirish bo'yicha maqsadli ko'rsatkichlar.
3. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. "Temir yo'l transportida 107 mln tonnadan ortiq yuk tashilgan". 11.02.2026.
4. O'zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo'mitasi. *Socio-Economic Situation of the Republic of Uzbekistan. January-December 2025. Transport and Communications.*
5. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti. "Transport-logistika tizimini rivojlantirish bo'yicha takliflar ko'rib chiqildi". 2026.
6. O'zbekiston Respublikasi Hukumat portal. "Transport-logistika tizimini rivojlantirish bo'yicha takliflar ko'rib chiqildi". 2026.
7. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti. "O'zbekiston Prezidenti 'Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston' temir yo'li qurilishi bo'yicha strategik loyiha ishtirokchilariga murojaat yo'lladi". 06.06.2024.
8. Ministry of Foreign Affairs of Afghanistan. *Agreement on Feasibility Study for Trans-Afghan Signed.* 17.07.2025.
9. UNECE. *SPECA region at the Crossroads of Europe and Asia: Advancing Interregional Connectivity in the Development of Sustainable Multimodal Routes.* 2025.

10. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti. “Temir yo‘l sohasini rivojlantirish va modernizatsiya qilish rejalari yuzasidan ma’lumot berildi”. 13.11.2025.
11. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi. “O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi Transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o‘rganish markazi faoliyatini tashkil etish chora-tadbirlari to‘g‘risida”. 2019.
12. Asian Development Bank. *Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Transport Strategy 2030*.
13. United Nations Economic Commission for Europe. *Euro-Asian Transport Linkages and International Transport Corridors*.
14. Organisation for Co-operation between Railways (OSJD). *International Railway Transport Corridors*.
15. World Bank. *Central Asia Transport and Logistics Connectivity: Regional Transport and Trade Development Materials*.

