XITOY-QIRG‘IZISTON-O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘LI VA UNING O‘ZBEKISTON IQTISODIYOTIGA TA’SIRI

Gulasal Abdujabborova
Mirzo Ulug’bek nomidagi O’zbekiston Milliy Universiteti, Iqtisodiyot fakulteti, Jahon iqtisodiyoti va xalqaro iqtisodiy munosabatlar yo’nalishi 2-kurs talabasi

Annotatsiya. *Ushbu maqolada Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li loyihasining O‘zbekiston iqtisodiyotiga mumkin bo‘lgan ta’siri ko‘rib chiqiladi. Tadqiqotda yangi transport koridorining mamlakat tashqi savdosi, logistika imkoniyatlari, eksport va tranzit salohiyatiga ta’siri tahlil qilindi. Shuningdek, loyihaning texnik xususiyatlari, O‘zbekistonning geografik joylashuvi va Xitoy bilan savdo aloqalarining hozirgi holati o‘rganildi. Tahlil davomida rasmiy statistik ma’lumotlar, hukumat ma’lumotlari hamda ushbu loyiha bo‘yicha olib borilgan ilmiy tadqiqotlardan foydalanildi. Natijalar shuni ko‘rsatadiki, yangi temir yo‘l O‘zbekiston uchun transport yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish va xalqaro bozorlarga chiqish imkoniyatlarini kengaytirishi mumkin. Shu bilan birga, loyihaning iqtisodiy samarasi faqat temir yo‘l qurilishi bilan emas, balki bojxona, logistika va boshqa infratuzilmalarning rivojlanishiga ham bog‘liq.*

Kalit so‘zlar: *Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li, logistika, transport koridori, tashqi savdo, eksport, tranzit, iqtisodiy samaradorlik, infratuzilma.*

Abstract. *This article examines the potential impact of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project on Uzbekistan's economy. The study analyzes the new transport corridor's influence on the country's foreign trade, logistics capabilities, and export and transit potential. It also explores the project's technical specifications, Uzbekistan's geographical location, and the current state of trade relations with China. The analysis draws upon official statistics, government data, and existing research on the project. The results indicate that the new railway could enable Uzbekistan to diversify its transport routes and expand access to international markets. At the same time, the project's economic impact depends not only on the construction of the railway itself but also on the development of customs, logistics, and other infrastructure.*

Keywords: *China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway, logistics, transport corridor, foreign trade, export, transit, economic efficiency, infrastructure.*

KIRISH

Bugungi kunda xalqaro savdoning rivojlanishida transport va logistika tizimining o‘rni juda katta. Mahsulotning ishlab chiqarilishi bilan bir qatorda uni boshqa davlatlarga qanday va qancha xarajat bilan yetkazib berish ham muhim hisoblanadi. Ayniqsa, dengiz portlariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri chiqish imkoniyati bo‘lmagan davlatlar uchun transport yo‘llarining mavjudligi va ularning samarali ishlashi iqtisodiy rivojlanishga ta’sir qiluvchi omillardan biridir.

O‘zbekiston ikki karra quruqlik bilan o‘ralgan (double-landlocked) davlatlardan biri hisoblanadi. Jahon banki ma’lumotlariga ko‘ra, mamlakatning geografik joylashuvi transport va logistika xarajatlariga qo‘shimcha bosim yaratadi. Transport xarajatlarining yuqoriligi O‘zbekiston korxonalarining xalqaro bozorlardagi raqobatbardoshligiga ham ta’sir qilishi mumkin.[1] Shu sababli O‘zbekiston uchun yangi transport yo‘nalishlarini yaratish va mavjud koridorlarni diversifikatsiya

qilish muhim masalalardan biri bo‘lib qolmoqda. Ana shunday loyihalardan biri Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘lidir.

2024-yil 6-iyunda Pekinda Xitoy, Qirg‘iziston va O‘zbekiston hukumatlari o‘rtasida ushbu temir yo‘l loyihasini birgalikda ilgari surish bo‘yicha bitim imzolangan. Keyinchalik loyihaning Qashqar-Torugart-Makmal-Jalolobod-Andijon yo‘nalishi tasdiqlangan.[2] Mazkur loyiha O‘zbekiston uchun nafaqat Xitoy bilan yangi temir yo‘l aloqasini yaratishi, balki mamlakatning xalqaro transport tizimidagi imkoniyatlarini kengaytirishi bilan ham ahamiyatlidir. Chunki transport yo‘nalishlarining ko‘payishi yuklarni tashishda mavjud yo‘nalishlarga muqobil variant paydo bo‘lishini anglatadi.

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Maqolani tayyorlashda qiyosiy tahlil, statistik ma’lumotlarni o‘rganish va hujjatlar tahlili usullaridan foydalanildi. Avvalo, Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston temir yo‘li loyihasining rasmiy texnik ko‘rsatkichlari ko‘rib chiqildi. Shundan so‘ng O‘zbekistonning Xitoy bilan tashqi savdo aloqalari va umumiy tashqi savdo ko‘rsatkichlari tahlil qilindi.

Tadqiqotda O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi, O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi va Jahon bankining rasmiy ma’lumotlaridan foydalanildi. Bundan tashqari, loyiha bo‘yicha bir qator ilmiy ishlar o‘rganildi. Mazkur manbalar asosida temir yo‘lning iqtisodiy imkoniyatlari bilan birga uning ayrim muammolari ham ko‘rib chiqildi.

TAHLIL VA NATIJALAR

1. Loyihaning texnik tavsifi va geografik yo‘nalishi

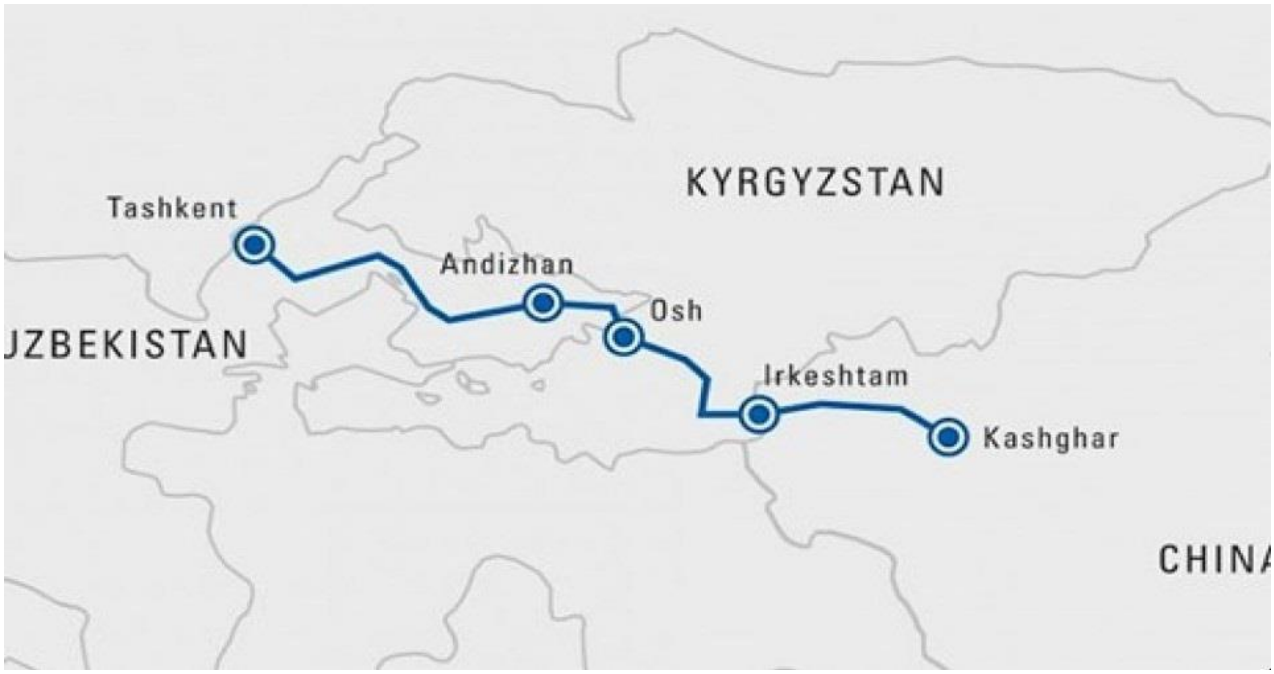
Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li Markaziy Osiyodagi yirik infratuzilma loyihalaridan biridir. 2024-yil 27-dekabrda Qirg‘izistonning Jalolobod shahrida loyiha qurilishini boshlashga bag‘ishlangan marosim o‘tkazildi. Rasmiy ma’lumotlarga ko‘ra, temir yo‘lning tasdiqlangan yo‘nalishi Qashqar-Torug’art-Makmal-Jalolobod-Andijon shaklida belgilangan.[2] Loyihaning umumiy uzunligi 532,53 kilometrni tashkil etadi. Unda 20 ta temir yo‘l stansiyasi, shu jumladan 2 ta chegara stansiyasi, 1 ta qayta yuklash stansiyasi, 4 ta oraliq stansiya va 13 ta razyezd qurilishi rejalashtirilgan. Shuningdek, loyiha doirasida ko‘priklar va tunnellar qurilishi ham ko‘zda tutilgan. Rasmiy ma’lumotga ko‘ra, ko‘prik va tunnellarning umumiy uzunligi 119,69 kilometr, ya’ni temir yo‘lning umumiy uzunligining 39,3 foizini tashkil qiladi.[2]

1-jadval. Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston temir yo‘lining asosiy texnik ko‘rsatkichlari

Ko‘rsatkich	Qiymat
Umumiy uzunligi	532,53 km
Temir yo‘l stansiyalari	20 ta
Ko‘priklar	42 ta
Ko‘priklar uzunligi	16,06 km
Tunnellar	27 ta
Tunnellar uzunligi	103,63 km
Ko‘prik va tunnellarning jami uzunligi	119,69 km
Umumiy uzunlikdagi ulushi	39,3 %
Asosiy yo‘nalish	Qashqar-Torug’art-Makmal-Jalolobod-Andijon

Manba: O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi ma’lumotlari asosida muallif tomonidan tuzildi.

1-rasm. Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘lining asosiy yo‘nalishi



Loyihaning texnik ko‘rsatkichlariga qaraganda, temir yo‘lning ayniqsa Qirg‘iziston hududidan o‘tadigan qismi murakkab hisoblanadi. Chunki ko‘prik va tunnellarning ulushi katta. Bu esa loyiha oddiy temir yo‘l qurilishidan ko‘ra murakkabroq muhandislik ishlarini talab qilishini ko‘rsatadi.

2. O‘zbekistonning geografik joylashuvi va transport muammolari

O‘zbekistonning ikki karra quruqlik bilan o‘ralganligi xalqaro savdo yuklarini tashishda qo‘shimcha transport bosqichlari va xarajatlarini keltirib chiqarishi mumkin. Jahon bankining O‘zbekiston bo‘yicha tadqiqotida yuqori transport xarajatlari mamlakat korxonalarining xalqaro bozorlarga chiqish imkoniyatlariga ta’sir qilishi qayd etilgan.[1]

Jahon bankining keyingi mamlakat iqtisodiy tahlilida ham O‘zbekistonning savdo xarajatlari mintaqadagi ayrim davlatlarga nisbatan yuqoriligi, geografik joylashuv va logistika samaradorligi bu holatga ta’sir qiluvchi omillardan biri ekani ko‘rsatilgan.[3] Bu jihatdan yangi temir yo‘lning ahamiyati faqat yangi relslarning paydo bo‘lishida emas. Uning asosiy afzalliklaridan biri O‘zbekistonning Xitoy bilan savdosida qo‘shimcha quruqlikdagi transport yo‘nalishini yaratishidir.

Xitoydan O‘zbekistonga keladigan yuklarning bir qismi mavjud shimoliy yo‘nalishlar orqali tashiladi. Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston koridori esa yuklarning Qirg‘iziston hududi orqali O‘zbekistonga kirib kelish imkoniyatini yaratadi. Natijada tashuvchilar uchun qo‘shimcha variant paydo bo‘ladi. Bunda bir narsani alohida ta’kidlash kerak: yangi yo‘nalish ishga tushgandan keyin barcha yuklar avtomatik ravishda shu temir yo‘lga o‘tib ketmaydi. Tashish yo‘nalishini tanlashda tariflar, chegaradagi jarayonlar, yuk turi, jo‘natish va yetkazib berish joylari ham hisobga olinadi.

3. Xitoy bilan tashqi savdoning hozirgi holati

Xitoyning O‘zbekiston tashqi savdosidagi o‘rni loyihaning iqtisodiy ahamiyatini baholashda muhim ko‘rsatkichlardan biridir. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasining dastlabki ma’lumotlariga ko‘ra, 2025-yilda O‘zbekistonning tashqi savdo aylanmasi 81,2 mlrd AQSH dollarini

tashkil qilgan. Shundan eksport 33,8 mlrd dollar, import esa 47,4 mlrd dollar bo‘lgan. Shu davrda Xitoy O‘zbekiston tashqi savdo aylanmasining 21,2 foizini tashkil etgan.[4] 2025-yilda O‘zbekiston va Xitoy o‘rtasidagi tashqi savdo aylanmasi taxminan 17,2 mlrd AQSH dollariga yetgan. Bu ko‘rsatkich Xitoyni O‘zbekistonning eng yirik tashqi savdo hamkorlaridan biriga aylantirgan.[4]

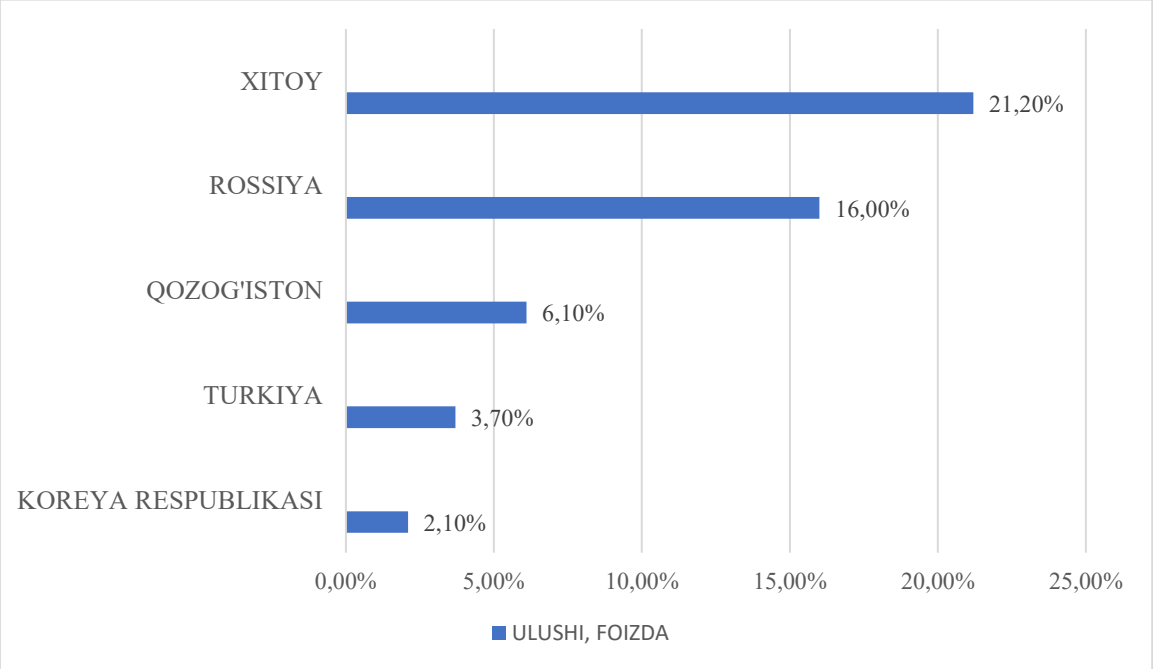
2-jadval. O‘zbekistonning 2025-yildagi tashqi savdo ko‘rsatkichlari

Ko‘rsatkich	2025-yil
Tashqi savdo aylanmasi	81,2 mlrd AQSH dollari
Eksport	33,8 mlrd AQSH dollari
Import	47,4 mlrd AQSH dollari
Xitoyning tashqi savdodagi ulushi	21,2 %
Xitoy bilan tashqi savdo aylanmasi	17,2 mlrd AQSH dollari

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

Jadvaldan ko‘rinib turibdiki, Xitoy O‘zbekiston tashqi savdosida katta o‘rin egallaydi. Shuning uchun Xitoy bilan bog‘langan yangi transport yo‘nalishining paydo bo‘lishi mamlakatning logistika tizimi uchun amaliy ahamiyatga ega bo‘lishi mumkin.

2-rasm. O‘zbekiston tashqi savdo aylanmasining asosiy hamkor davlatlar bo‘yicha taqsimlanishi, 2025-yil, %



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

Ushbu ko‘rsatkichlar O‘zbekistonning tashqi savdosida Xitoy yo‘nalishining ahamiyati yuqori ekanligini ko‘rsatadi. Shuning uchun ikki davlat o‘rtasidagi transport aloqalarining yaxshilanishi faqat logistika sohasiga emas, balki savdo hajmi va tadbirkorlarning xalqaro bozorlarga chiqish imkoniyatlariga ham ta’sir qilishi mumkin.

4. Transport masofasi, vaqt va logistika xarajatlari

Yangi transport koridorining eng ko‘p muhokama qilinadigan jihatlaridan biri yuk tashish masofasi va vaqtini qisqartirish imkoniyatidir. Loyiha bo‘yicha oldingi baholashlarda ayrim yo‘nalishlarda tashish masofasi va yetkazib berish muddatining qisqarishi mumkinligi ko‘rsatilgan. Biroq bunday raqamlarni barcha yuklar uchun bir xil natija sifatida qabul qilish to‘g‘ri bo‘lmaydi.

Chunki yuk tashish vaqti faqat temir yo‘l masofasiga bog‘liq emas. Chegaradan o‘tish, bojxona rasmiylashtiruvi, yukni qayta yuklash va terminalda kutish kabi jarayonlar ham umumiy vaqtga ta’sir qiladi. Jahon banki ham transport infratuzilmasi bilan birga chegara va logistika jarayonlarining samaradorligi savdo xarajatlariga ta’sir qilishini qayd etadi.[1; 3] Shu sababli Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘lining iqtisodiy samarasi quyidagi omillarning birgalikdagi natijasiga bog‘liq bo‘ladi:

1. Tashish masofasi;
2. Temir yo‘l tarifi;
3. Chegara nazoratidan o‘tish vaqti;
4. Bojxona jarayonlari;
5. Qayta yuklash jarayonlari;
6. Logistika terminallarining imkoniyatlari;
7. Yuk oqimining hajmi.

Bu masalada boshqa mamlakatlardagi tajriba ham temir yo‘l infratuzilmasining ta’sirini ko‘rsatadi. Jahon banki ma’lumotiga ko‘ra, O‘zbekistondagi Pop-Angren temir yo‘li Farg‘ona vodiysining transport aloqalarini yaxshilagan va ayrim yuklar uchun transport xarajatlarining sezilarli kamayishiga olib kelgan.[5] Bu tajriba yangi Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston yo‘lining ham iqtisodiy natijasini baholashda transport infratuzilmasi bilan birga uning amaliy ishlash sharoitlariga e’tibor berish kerakligini ko‘rsatadi.

5. Eksport imkoniyatlariga ta’siri

Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li O‘zbekiston eksportchilari uchun ham qo‘shimcha transport imkoniyatlarini yaratishi mumkin. Ayniqsa, Farg‘ona vodiysida ishlab chiqariladigan mahsulotlar uchun Andijon orqali yangi xalqaro temir yo‘l koridorining paydo bo‘lishi hududning transport imkoniyatlarini kengaytiradi.

O‘zbekistonda to‘qimachilik, qishloq xo‘jaligi, oziq-ovqat va boshqa sanoat mahsulotlari eksport qilinadi. Ushbu mahsulotlarning xalqaro bozorlarga yetkazilishida transport xarajatlari va yetkazib berish muddati muhim hisoblanadi. Biroq yangi temir yo‘lning o‘zi eksport hajmining avtomatik ravishda oshishini anglatmaydi. Eksportning o‘sishiga mahsulotning narxi, sifati, xalqaro talab, sertifikatlash, bojxona tartiblari va transport ta’riflari ham ta’sir qiladi.

G. Tekirning 2024-yilda Yevroosiyo tadqiqotlari jurnalida chop etilgan tadqiqotida ham temir yo‘l loyihasining O‘zbekiston va Qirg‘iziston uchun infratuzilmani rivojlantirish, eksportni diversifikatsiya qilish va yangi bozorlarga chiqish imkoniyatlari bilan bog‘liq jihatlari ko‘rib chiqilgan. Muallif shu bilan birga loyiha bilan bog‘liq xavf va muammolar mavjudligini ham ta’kidlaydi.[6] Shu sababli yangi koridorni eksport uchun samarali ishlatish uchun temir yo‘l bilan bir qatorda eksportchi korxonalarga xizmat ko‘rsatuvchi logistika markazlari, omborxonalar va bojxona infratuzilmasini ham rivojlantirish kerak.

6. Tranzit salohiyati va hududiy rivojlanish

Temir yo‘lning yana bir mumkin bo‘lgan iqtisodiy ta’siri O‘zbekistonning tranzit salohiyati bilan bog‘liq. Agar kelajakda ushbu yo‘nalish orqali katta hajmdagi xalqaro yuk oqimi shakllansa, O‘zbekiston nafaqat yuklarni qabul qiluvchi, balki ularni boshqa yo‘nalishlarga yetkazib beruvchi tranzit hudud sifatida ham foydalanishi mumkin. Bunda temir yo‘l stansiyalari atrofida logistika markazlari, omborxonalar, konteyner terminallari va boshqa xizmatlar rivojlanishi ehtimoli mavjud. Bunday jarayon transport bilan bog‘liq xizmatlar, yuklarni saqlash va qayta ishlash kabi qo‘shimcha iqtisodiy faoliyatlarning paydo bo‘lishiga olib kelishi mumkin. Farg‘ona vodiysining bu boradagi

ahamiyati alohida. Chunki yangi temir yo‘lning O‘zbekistondagi asosiy kirish nuqtasi Andijon hududi bo‘lishi rejalashtirilgan. Shu sababli kelajakda ushbu hududda yuklarni qabul qilish, saqlash va taqsimlash xizmatlariga talab oshishi mumkin.

7. Loyihaning asosiy muammolari

Loyihaning ijobiy tomonlari bilan bir qatorda, uning amalga oshirilishida ayrim muammolar ham mavjud.

Birinchidan, loyihaning tog‘li hududlardan o‘tishi qurilish ishlarini texnik jihatdan murakkablashtiradi. 119,69 kilometr ko‘prik va tunnellarning mavjudligi buni ko‘rsatib turibdi.[2]

Ikkinchidan, temir yo‘l qurilgandan keyin uning to‘liq quvvat bilan ishlashi uchun yetarli yuk oqimi kerak bo‘ladi. Agar yuk hajmi kutilgan darajada bo‘lmasa, infratuzilmaning iqtisodiy samaradorligi ham pastroq bo‘lishi mumkin. Xalqaro tadqiqotlarda ham XQO’ loyihasi bo‘yicha texnik, moliyaviy va institutsional masalalar mavjudligi qayd etilgan.[7]

Uchinchidan, transportning tezligi faqat temir yo‘lning texnik imkoniyatlariga bog‘liq emas. Chegara va bojxona jarayonlaridagi kechikishlar yangi yo‘nalishning asosiy afzalligini kamaytirishi mumkin. Shuning uchun temir yo‘l qurilishi bilan bir vaqtda bojxona va logistika tizimini ham rivojlantirish zarur.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Ushbu maqolada Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘lining O‘zbekiston iqtisodiyotiga mumkin bo‘lgan ta’siri ko‘rib chiqildi. Tahlil natijalariga ko‘ra, loyiha O‘zbekiston uchun yangi transport koridorini yaratishi, Xitoy bilan savdo aloqalarini diversifikatsiya qilishi va Farg‘ona vodiysining xalqaro transport tizimidagi imkoniyatlarini kengaytirishi mumkin.

2025-yilda O‘zbekistonning tashqi savdo aylanmasidagi Xitoyning 21,2 foizni tashkil qilgani loyihaning savdo nuqtayi nazaridan ham dolzarb ekanligini ko‘rsatadi.[4] Loyihaning texnik ko‘rsatkichlari ham uning yirik infratuzilma loyihasi ekanligini ko‘rsatadi. 532,53 kilometr uzunlikdagi temir yo‘l, 20 ta stansiya hamda ko‘plab ko‘prik va tunnellarning qurilishi katta muhandislik ishlarini talab qiladi.[2] Shu bilan birga, temir yo‘lning o‘zi iqtisodiy samarani avtomatik ravishda ta’minlamaydi. Uning natijasi yuk oqimi, tashish tariflari, bojxona jarayonlari, logistika markazlari va xalqaro hamkorlikka ham bog‘liq bo‘ladi.

Maqolada o‘rganilgan ma’lumotlar asosida quyidagi takliflarni keltirish mumkin.

Birinchidan, uch davlat o‘rtasidagi bojxona va chegara jarayonlarini imkon qadar raqamlashtirish kerak. Elektron hujjatlar almashinuvi va “yagona darcha” tizimlarini rivojlantirish yuklarning chegarada ortiqcha kutib qolishining oldini olishga yordam berishi mumkin.

Ikkinchidan, Andijon va Farg‘ona vodiysida logistika markazlari, omborxonalar va konteyner terminallarini rivojlantirishga e’tibor berish kerak. Chunki yangi temir yo‘l orqali keladigan yuklardan to‘liq foydalanish uchun transport infratuzilmasi bilan bir qatorda xizmat ko‘rsatish infratuzilmasi ham bo‘lishi zarur.

Uchinchidan, mahalliy tadbirkorlarni yangi transport yo‘nalishidan foydalanish imkoniyatlari haqida xabardor qilish lozim. Ayniqsa, eksport qiluvchi kichik va o‘rta biznes subyektlariga yangi koridorning tariflari, tashish tartibi va bojxona jarayonlari bo‘yicha tushunarli ma’lumot berilishi foydali bo‘ladi.

Umuman olganda, Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘li O‘zbekistonning transport va logistika tizimida yangi imkoniyatlar yaratishi mumkin. Biroq uning haqiqiy iqtisodiy samarasi temir yo‘lning qurilishi bilangina belgilanmaydi. Koridorning qanchalik samarali ishlashi, undan qancha

yuk foydalanishi va unga bog‘langan logistika hamda bojxona infratuzilmasining qay darajada rivojlanishi yakuniy natijaga katta ta’sir ko‘rsatadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Uzbekistan - Building Blocks for Integrated Transport and Logistics Development : Policy Paper (English). Washington, D.C. : World Bank Group.
2. O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi. “Xitoy – Qirg‘iziston – O‘zbekiston yangi magistral temir yo‘li qurilishi boshlandi.” 27.12.2024.
3. World Bank. *Uzbekistan Country Economic Memorandum: Fostering Private Sector-Led Growth and Global Integration.* 2025.
4. O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. “2025-yilda O‘zbekistonning tashqi savdo aylanmasi 81 mlrd dollardan oshdi.” 22.01.2026.
5. World Bank. “Transforming Logistics: The Power of Rail Investment.” 28.08.2025.
6. Tekir, G. (2026). O'zbekiston "Bir kamar, bir yo'l" tashabbusida: Aloqani qayta tiklash. *Yevroosiyo tadqiqotlari jurnali* , *17* (1), 33-46.
7. Balbaa, Muhammad Eid, Dadabaev, Umidjon, Akhmedova, Dilafruz, Iskandarova, Mohinur. "Fostering Economic Growth and Global Trade through Digitalized International Transport Corridors: Examining the Role of the eTIR Convention in the Proposed China–Kyrgyzstan–Uzbekistan Railways for Uzbekistan’s Development." American Journal of Business and Operations Research, vol. 11, no. 1, 2024, pp. 23 –30. DOI:

FOYDALANILGAN SAYTLAR

1. https://stat.uz/uz/
2. http://documents.worldbank.org/curated/en/620601593145818606
3. https://www.mintrans.uz/news/xitoy-qirg-iziston-o-zbekiston-yangi-magistral-temir-yo-li-qurilishi-boshlandi
4. https://www.worldbank.org/en/country/uzbekistan/publication/cem-2025
5. https://stat.uz/uz/matbuot-markazi/qo-mita-yangiliklar/66430-2025-jilda-zbekistonning-tash-i-savdo-ajlanmasi-81-mlrd-dollardan-oshdi-2
6. https://www.worldbank.org/en/results/2025/08/28/transforming-logistics-the-power-of-rail-investment
7. https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/18793665251362866
8. https://doi.org/10.1177/18793665251362866
9. https://doi.org/10.54216/AJBOR.110104