

KONFERENSIYALAR COM

ANJUMANLAR PLATFORMASI

**XIX RESPUBLIKA ILMIY-
AMALIY KONFERENSIYASI**

**YANGI DAVR ILM-
FANI: INSON UCHUN
INNOVATSION G'OYA
VA YECHIMLAR**

OKTYABR, 2026

ISSN 3093-8791

ELEKTRON NASHR:

<https://konferensiyalar.com>



Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar.
XIX Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari to'plami.
2-jild, 19-son (13-oktyabr, 2026-yil).– 191 bet.

Mazkur nashr ommaviy axborot vositasi sifatida 2025-yil, 8-iyulda
C-5669862 son bilan rasman davlat ro'yaxatidan o'tkazilgan.

Elektron nashr: <https://konferensiyalar.com>

ISSN: 3093-8791 (onlayn)

Konferensiya tashkilotchisi: "Scienceproblems Team" MChJ

Konferensiya o'tkazilgan sana: 2026-yil, 9-oktyabr

Mas'ul muharrir:

Isanova Feruza Tulqinovna

Annotatsiya

Mazkur to'plamda "Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar" mavzusidagi XIX Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari jamlangan. Nashrda respublikaning turli oliy ta'lim muassasalari, ilmiy markazlari va amaliyotchi mutaxassislari tomonidan tayyorlangan maqolalar o'rin olgan bo'lib, ular ijtimoiy-gumanitar, tabiiy, texnik va yuridik fanlarning dolzarb muammolari va ularning innovatsion yechimlariga bag'ishlangan.

Ushbu nashr ilmiy izlanuvchilar, oliy ta'lim o'qituvchilari, doktorantlar va soha mutaxassislari uchun foydali qo'llanma bo'lib xizmat qiladi.

Kalit so'zlar: ilmiy-amaliy konferensiya, innovatsion yondashuv, zamonaviy fan, fanlararo integratsiya, ilmiy-tadqiqot, nazariya va amaliyot, ilmiy hamkorlik.

Barcha huquqlar himoyalangan.

© Scienceproblems team, 2026-yil

© Mualliflar jamoasi, 2026-yil

O'ZBEKISTONDA TIR KARNET-LOGISTIKA SOHASI RIVOJLANISHINING HOZIRGI HOLATI

Xolmo'minov Behruz Abdumalik o'g'li

“O'zneftgazquduqta'mirlash” AJ, yetakchi iqtisodchisi

Email: behruzxolmominov750@gmail.com

Annotatsiya. Mazkur tezisda O'zbekistonning tranzit salohiyatini oshirishda TIR Karnet tizimining o'ri va ahamiyati tadqiq etilgan. Ishda 1975-yilgi TIR konvensiyasining asosiy tamoyillari, uni O'zbekistonda qo'llashning milliy huquqiy asoslari hamda konvensiyani buzganlik uchun javobgarlik tartibi yoritilgan. Mamlakatdagi transport infratuzilmasi, Navoiy, Angren va “HIY WAY Logistics” kabi logistika markazlarining faoliyati, TIR asosida ochilgan yangi xalqaro yo'nalishlar va eTIR tizimini joriy etish jarayoni tahlil qilingan. Tahlil natijalari 2025-yilda tranzit yuklar hajmi 15,3 mln tonnaga yetganini, eTIR milliy ilovasining ishga tushirilishi hamda Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston temir yo'li qurilishi sohani raqamli va multimodal bosqichga olib chiqayotganini ko'rsatadi. Shu bilan birga, logistika infratuzilmasi sifati, kafolat miqdori, temir yo'l izi kengligidagi farq va hamkor davlatlardagi raqamlashtirish darajasi bilan bog'liq muammolar aniqlangan. Ularni bartaraf etish uchun eTIRni to'liq joriy etish, logistika markazlarini modernizatsiya qilish va multimodal tashuvlarni rivojlantirishga qaratilgan amaliy takliflar ishlab chiqilgan. Tadqiqotda tizimli, qiyosiy va statistik tahlil usullaridan foydalanilgan. Natijalardan transport-logistika sohasidagi davlat siyosatini takomillashtirishda foydalanish mumkin.

Kalit so'zlar: TIR Karnet, eTIR, tranzit salohiyati, logistika markazi, xalqaro transport yo'lagi, bojxona ma'muriyatchiligi, raqamlashtirish.

CURRENT STATE OF THE DEVELOPMENT OF THE TIR CARNET LOGISTICS SECTOR IN UZBEKISTAN

Kholmuminov Behruz

Leading economist, “Uzneftgazkuduktamirlash” JSC

Annotation. The thesis examines the role of the TIR Carnet system in increasing the transit potential of Uzbekistan. It describes the principles of the 1975 TIR Convention, the national legal framework for its application and the liability procedure for violations. The transport infrastructure, logistics centres in Navoi, Angren and “HIY WAY Logistics”, new TIR routes and the introduction of eTIR are analysed using systemic, comparative and statistical methods. The results show that transit cargo reached 15.3 million tonnes in 2025, while the launch of the national eTIR application and the construction of the China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway are moving the sector to a digital and multimodal stage. Problems related to the quality of logistics infrastructure, guarantee amounts, railway gauge differences and digitalization in partner countries are identified. Practical proposals are developed on full implementation of eTIR, modernization of logistics centres and development of multimodal transport. The results can be used to improve state policy in transport and logistics.

Keywords: TIR Carnet, eTIR, transit potential, logistics centre, international transport corridor, customs administration, digitalization.

DOI: <https://doi.org/10.47390/ymif-y2026v2i19/n15>

Kirish

O'zbekiston ikki karra dengizga chiqish imkoni yo'q davlat bo'lgani uchun tashqi savdo va tranzit samaradorligi bevosita xalqaro tashuv tartib-taomillariga bog'liq. Bu sharoitda 1975-yilgi BMT TIR konvensiyasi yuklarni oraliq chegaralarda bojxona ko'rigisiz, yagona kafolat va muhr ostida olib o'tish imkonini beruvchi asosiy vositadir. Xalqaro avtomobil transporti ittifoqi (IRU) ma'lumotlariga ko'ra, TIR tashuv vaqtini qariyb 60 foizga, xarajatlarni esa 40 foizgacha qisqartiradi [6].

Jahon savdo tashkiloti ma'lumotlariga ko'ra, logistika xizmatlari umumjahon xizmatlar hajmining 8,2 foizini tashkil etadi. Shu bois TIR Karnet-logistika sohasining hozirgi holatini baholash mamlakatning tranzit va eksport salohiyatini oshirish uchun dolzarb vazifadir.

Adabiyotlar tahlili va metodologiya

TIR tizimi va uni raqamlashtirish masalalari IRU va BMT Yevropa iqtisodiy komissiyasi materiallarida [5; 7; 13], O'zbekistonning tranzit salohiyatini oshirish yo'nalishlari esa normativ-huquqiy hujjatlar [9; 10] va so'nggi tahliliy nashrlarda [1; 12] yoritilgan. Tadqiqotda tizimli va qiyosiy tahlil, statistik ma'lumotlarni guruhlash hamda normativ-huquqiy hujjatlarni tahlil qilish usullaridan foydalanildi.

Asosiy qism

TIR tizimining mohiyati va huquqiy asoslari. TIR (fransuzcha Transports Internationaux Routiers) – yuklarni bir yoki bir necha davlat hududi orqali bojxona muhri ostida, oraliq chegaralarda qayta ko'rik va qo'shimcha garovsiz olib o'tish tizimi. Uning huquqiy asosi BMTning 1975-yilgi TIR konvensiyasidir. Konvensiyada 78 ta ishtirokchi (77 davlat va Yevropa Ittifoqi) bor, har yili taxminan 1,5 mln TIR karneti ishlatiladi [13].

TIR tizimi beshta asosiy tamoyilga tayanadi:

1. **Xavfsiz transport vositasi** – yuk bojxona muhri qo'yiladigan, yashirin joyi bo'lmagan kuzov yoki konteynerda tashiladi.

2. **Xalqaro kafolat** – to'lanmagan boj va soliqlarni milliy assotsiatsiya va IRU kafolat zanjiri qoplaydi.

3. **TIR karneti** – jo'natish, tranzit va manzil bojxonalari uchun yagona hujjat.

4. **Nazoratni o'zaro tan olish** – jo'natish mamlakatidagi bojxona ko'rigi yo'ldagi davlatlarda qabul qilinadi.

5. **Tizimga nazoratli kirish** – karnetdan faqat ruxsat olgan tashuvchilar foydalanadi.

O'zbekiston konvensiyaga 1995-yil 31-avgustda qo'shilgan. Uni qo'llash tartibi Vazirlar Mahkamasining 2021-yil 2-dekabrda 727-son qarori bilan belgilangan [10]. Unda konvensiyani qo'llash nizomi, tashuvchilarga ruxsat berish va avtotransport vositalariga guvohnoma berish reglamentlari tasdiqlangan. Milliy kafolatlovchi va karnet beruvchi tashkilot O'zbekiston xalqaro avtomobil tashuvchilari uyushmasi (AIRCUS) hisoblanadi.

Konvensiyani buzganlik uchun javobgarlik tartibini tahlil qiladigan bo'lsak, tashuvchi huquqbuzarlik sodir etilgan yoki aniqlangan mamlakat qonunchiligi bo'yicha javob beradi, qo'pol qoidabuzarlikda esa TIR tizimidan foydalanish huquqidan mahrum qilinadi. Bojxona kafolatlovchi assotsiatsiyani karnet qabul qilingan kundan boshlab bir yil ichida (firibgarlikda ikki yil) xabardor qiladi, to'lov talabi esa xabarnomadan keyin uch oydan ikki yilgacha bo'lgan muddatda taqdim etiladi.

Infratuzilma va tranzit salohiyati. O'zbekiston mintaqadagi eng rivojlangan transport infratuzilmalaridan biriga ega davlat hisoblanadi. Mamlakat hududidan 42 530 km avtomobil yo'li va 4 500 km temir yo'l o'tadi. Mamlakat besh yirik bozor – MDH, Markaziy Osiyo va Afg'oniston, Yaqin Sharq, Sharqiy Osiyo hamda Janubiy Osiyo oralig'ida joylashgan. Trans-Afg'on yo'lagi Bandar-Abbos va Chobahor portlariga, Andijon–O'sh–Irkeshtom–Qashg'ar yo'lagi esa "Bir makon – bir yo'l" tashabbusiga chiqish imkonini beradi.

Ma'lumotlarga ko'ra, 2022-yilda O'zbekiston hududi orqali 132 046 ta temir yo'l yuk vagoni va 88 622 ta avtotransport vositasi tranzit o'tgan. 2025-yilda tranzit yuklar hajmi 15,3 mln tonnaga yetib, 2021-yilga nisbatan 54 foizga o'sdi. Shunga qaramay, mamlakat Xitoy–

Yevropa tranzit oqimining atigi 1–2 foizini egallaydi [12]. Hukumat hisob-kitoblariga ko'ra, qo'shimcha 15–20 mln tonna tranzit 400–600 mln dollar daromad, 3 mlrd dollar investitsiya va 50 ming yangi ish o'rni berishi mumkin [1].

Logistika markazlari. Navoiy erkin iqtisodiy zonasidagi xalqaro intermodal logistika markazi Janubi-Sharqiy Osiyo va Yevropa o'rtasidagi qit'alararo transport-ekspeditorlik tarmog'ining bir qismi sifatida ishlaydi. Angren logistika markazi 47 ta mamlakatdan kelayotgan import yuklariga temir yo'l va avtomobil transporti orqali xizmat ko'rsatadi. Buxoro viloyatida Xitoy kompaniyasi 28,7 mln dollarlik oziq-ovqat transport-logistika markazini qurgan. Uning mahsulotlari to'liq eksport qilinadi.

Zangiota tumanidagi "HIY WAY Logistics" markazi TIR tashuvchilariga xizmat ko'rsatishning namunaviy modeli hisoblanadi. Uning qiymati 40 mln dollardan ortiq, maydoni 14,2 gektar, unda 350 ish o'rni yaratilgan, yillik quvvati 1,2 mln tonna. Markazda bojxona posti, bank, deklaratsiya va sertifikatlash bo'limlari "Yagona darcha" tamoyilida ishlaydi. Haydovchining kunlik xarajati xorijdagi 35–40 dollar o'rniga o'rtacha 20 dollar. Xorijiy yuk mashinalarini qayd etish tizimi ularga qaytishda eksport yuki olish imkonini beradi, bu esa eksport tashuvini ikki baravar arzonlashtiradi.

Toshkentdagi tranzit-yuk terminali (8,6 ga) va maxsus yuk terminali (8,9 ga) yoniga 7,2 gektarlik yangi "E" konteyner maydoni qurilmoqda. U Ablik stansiyasigacha bo'lgan masofani uch marta qisqartiradi.

Shu bilan birga, 27 ta logistika markazidan faqat bittasi xalqaro standartning eng yuqori toifasiga javob beradi, avtomatlashtirilgan omborlar esa talabning 10–15 foizinigina qoplaydi [12].

TIR tashuvlari va yangi yo'nalishlar. AIRCUZ 2021-yilda 90 mingdan ortiq TIR karneti berib, Eron va Turkiyadan keyin dunyoda uchinchi o'rinni egalladi. IRU O'zbekistonni TIR afzalliklarini amalda ko'rsatgan "namunaviy davlat" deb baholaydi [8].

So'nggi yillarda TIR asosida bir qator yangi yo'nalishlar ochildi:

– **Eron-Afg'oniston-O'zbekiston (2020-yil avgust)** – birinchi marta Afg'oniston orqali muhrlangan TIR konteynerlari olib o'tildi [6].

– **Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston** – Xitoyning konvensiyaga qo'shilishi bu yo'lakda avtomobil orqali TIR tashuvlarini boshlab berdi.

– **Shenzhen-Toshkent (2024-yil yanvar)** – 6 500 km masofa odatdagi 20 kun o'rniga 7 kunda bosib o'tildi. IRU baholashicha, yo'nalish tashuvni 80 foizdan ko'proq tezlashtiradi va 50 foiz arzonlashtiradi. O'zbek tashuvchilari ham teskari yo'nalishda Foshan shahriga TIR tashuvlarini amalga oshirdi [4].

– **O'zbekiston-Turkiya (2026-yil yanvar)** – O'rta yo'lak va Mersin porti orqali tashuvlarni soddalashtirish, avtotransport ruxsatnomalarini elektron shaklga o'tkazish bo'yicha kelishuvlar imzolandi [2].

2026-yil fevralida Davlat bojxona qo'mitasi raisi va IRU bosh kotibi Jenevada qimmatbaho tovarlarni TIR orqali tranzit qilishni joriy etishni muhokama qildi [7]. Bu yo'nalishda 2025-yil 17-dekabrda PF-250-son farmon muhim qadam bo'ldi. Unda SafeTIR va TIR-EPD elektron tizimlarini 2026-yil maygacha to'liq ishga tushirish hamda 100 ming yevrolik qo'shimcha kafolat beruvchi TIR+ mexanizmini joriy etishni o'rganish belgilangan [9].

TIRni raqamlashtirish: eTIR. eTIR loyihasi 2003-yilda boshlangan, uning huquqiy asosi bo'lgan konvensiyaning 11-ilovasi 2021-yil mayida kuchga kirdi [13]. eTIR tashuvining quyidagi bosqichlarini tavsiflash mumkin:

1. Karnet egasi kafolat zanjiridan kafolat so'raydi va kafolat raqamini oladi, kafolat eTIR xalqaro tizimida ro'yxatga olinadi.
2. Egasi jo'natish bojxonasiga yuk haqida oldindan ma'lumot yuboradi, bojxona xavfni baholaydi.
3. Bojxona transport vositasi va yukni tekshiradi, kafolat holatini eTIR orqali tasdiqlaydi va deklaratsiyani qabul qiladi.
4. eTIR xalqaro tizimi yo'nalishdagi barcha bojxonalarga ma'lumotni yuboradi; ular uchun bu yuk haqida oldindan ma'lumot bo'ladi.
5. Chiqish yoki manzil bojxonasi TIR operatsiyasi tugaganini tizimga xabar qiladi.

Natijada firibgarlik xavfi kamayadi, ma'muriy yuk yengillashadi va tartib-taomil tezlashadi. O'zbekiston bu borada yetakchi davlatlardan biri: 2022-yil 27-dekabrda Toshkentdagi "Ark-Buloq" bojxona postidan Bakuga quruq meva orilgan to'rtta konteyner jo'natilib, dunyodagi birinchi to'liq raqamli eTIR tashuvi amalga oshirildi [14]. 2026-yil 16-iyulda UNECE ishlab chiqqan eTIR milliy ilovasi ishga tushirildi va Tojikistondan birinchi eTIR tashuvi qabul qilindi [5]. Turkiy davlatlar tashkiloti eTIRni Turkiya–Gruziya–Ozarbayjon–Markaziy Osiyo yo'lagida joriy etishni rejalashtirmoqda [7].

Temir yo'l loyihalari va multimodal tashuvlar. TIR avtomobil tashuvlari yangi temir yo'l yo'laklari bilan uyg'unlashmoqda. Qiymati 4,7 mlrd dollar va yillik quvvati 15 mln tonna bo'lgan Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston temir yo'li faol qurilish bosqichida turibdi [12]. 2026-yil sentyabrda Qirg'iziston qismidagi birinchi tunnel qazib bo'lindi, 27 ta tunnel, 43 ta ko'priklar va 20 ta stansiya ustida ish olib borilmoqda [3]. Xitoy (1 435 mm) va Markaziy Osiyo (1 520 mm) temir yo'llari izi kengligi farqi sababli yuklarni qayta ortish markazlari talab etiladi [11], bu esa TIR asosidagi avtomobil va temir yo'l tashuvlarini birlashtirish zaruratini oshiradi. Qiymati 7 mlrd dollardan ortiq Transafg'on temir yo'li ham janubiy portlarga chiqishni diversifikatsiya qiladi [12].

Muammolar va takliflar

Tahlil sohadagi quyidagi asosiy muammolarni ko'rsatdi:

- **Tranzit salohiyatidan to'liq foydalanilmaydi.** Mavjud quvvatlar band qilinganidan sezilarli yuqori, mamlakat Xitoy–Yevropa tranzitining atigi 1–2 foizini oladi.
 - **Logistika infratuzilmasi sifati past.** 27 ta markazdan bittasigina eng yuqori xalqaro toifaga mos, avtomatlashtirilgan omborlar talabning 10–15 foizini qoplaydi.
 - **eTIR hamkor davlatlarda to'liq ishlamaydi.** Qog'oz karnet va elektron tizim parallel qo'llanmoqda, bu tashuvchilar uchun qo'shimcha xarajat.
 - **Kafolat miqdori cheklangan.** Qimmatbaho va elektron tijorat yuklari uchun standart TIR kafolati yetarli emas; TIR+ mexanizmi hali o'rganish bosqichida.
 - **Temir yo'l izi kengligidagi farq.** Xitoy yo'nalishida yuklarni qayta ortish vaqt va xarajatni oshiradi.
 - **Ichki narxlar va xizmat sifati.** Terminlarda vagonlarni berish-tozalash va konteyner bilan ishlash qiymati hali yuqori, marketing yondashuvi to'liq shakllanmagan.
- Ushbu muammolarni hal etish uchun quyidagilar taklif etiladi:

1. eTIRni barcha TIR chegara postlarida va O'rta yo'lak hamda Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston yo'nalishidagi hamkor davlatlar bilan to'liq ishga tushirish; Turkiy davlatlar tashkiloti doirasida yagona raqamli tranzit makonini yaratish.

2. SafeTIR, TIR-EPD va TIR+ mexanizmini amaliyotga joriy etib, qimmatbaho va elektron tijorat yuklari tranzitini kengaytirish.

3. Toshkent, Navoiy va Namangandagi logistika markazlarini "HIY WAY Logistics" tajribasi asosida bojxona postlari, "Yagona darcha" va WMS ombor boshqaruv tizimlari bilan jihozlash.

4. Tranzit yuk terminallarida "E" maydoni kabi yechimlarni kengaytirib, vagon va konteyner bilan ishlash tannarxini kamaytirish.

5. Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston va Transafg'on temir yo'llarini TIR asosidagi avtomobil tashuvlari bilan multimodal tarzda bog'lash, chegaralarda qayta ortish xablarini qurish.

6. Milliy tashuvchilarning TIR tizimidagi raqobatbardoshligini oshirish: avtoparkni yangilash, haydovchilarni IRU standartlari bo'yicha o'qitish va imtiyozli kreditlardan (yiliga 200 mln dollar) foydalanish [12].

Xulosa

O'zbekiston 1995-yildan buyon TIR konvensiyasi ishtirokchisi bo'lib, bugun karnetlar soni bo'yicha dunyoning yetakchi uchligiga kiradi va eTIRni amalda birinchilardan bo'lib qo'llagan davlatdir. Tranzit hajmi 2021-2025-yillarda 54 foizga o'sib, 15,3 mln tonnaga yetdi.

2025-2026-yillarda qabul qilingan PF-250-son farmon, Turkiya bilan kelishuvlar, eTIR milliy ilovasining ishga tushirilishi va yangi temir yo'l yo'laklarining qurilishi sohani raqamli va multimodal bosqichga olib chiqdi. Shu bilan birga, logistika markazlari sifati, kafolat miqdori va hamkor davlatlardagi raqamlashtirish darajasi rivojlanishni cheklab turibdi.

Taklif etilgan chora-tadbirlar amalga oshirilsa, O'zbekiston tranzit hajmini yiliga qo'shimcha 15-20 mln tonnaga oshirishi va Markaziy Osiyoning yetakchi tranzit-logistika markaziga aylanishi mumkin.

Adabiyotlar/Литература/References:

1. Anhor.uz. O'zbekiston tranzit salohiyatini oshirish bo'yicha yangi takliflar. – 01.07.2026. – <https://anhor.uz/uzl/news/ozbekiston-tranzit-salohiyatini-oshirish/>
2. Gazeta.uz. O'zbekiston va Turkiya tashuvlarni soddalashtirish va tranzitni raqamlashtirish bo'yicha kelishib oldi. – 03.02.2026. – <https://www.gazeta.uz/oz/2026/02/03/transport-turkey-uzb/>
3. Global Times. First tunnel completed on Kyrgyzstan section as China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway makes major progress. – 05.09.2026. – <https://www.globaltimes.cn/page/202609/1369874.shtml>
4. IRU. China's major manufacturing hub opens new TIR route with Uzbekistan. – 09.01.2024. – <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/chinas-major-manufacturing-hub-opens-new-tir-route-uzbekistan>
5. IRU. eTIR now connects Tajikistan and Uzbekistan. – 16.07.2026. – <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/etir-now-connects-tajikistan-and-uzbekistan>
6. IRU. TIR: from Iran to Uzbekistan, through Afghanistan for the first time. – 25.08.2020. – <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/tir-iran-uzbekistan-through-afghanistan-first-time>

7. IRU. TIR innovations on the table at talks with IRU in Geneva. – 13.02.2026. – <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/tir-innovations-table-talks-iru-geneva>
8. IRU. Uzbekistan shares its TIR implementation advances with Pakistan. – 05.09.2022. – <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/uzbekistan-shares-its-tir-implementation-advances-pakistan>
9. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2025-yil 17-dekabrdagi "Bojxona ma'muriyatchiligi va tashqi savdo tartibotlarini yanada soddalashtirish va samaradorligini oshirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi PF-250-son Farmoni. – <https://lex.uz/uz/docs/-7934915>
10. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2021-yil 2-dekabrdagi 727-son qarori. – <https://www.lex.uz/uz/docs/-5756525>
11. The Times of Central Asia. China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Enters Active Construction Phase. – <https://timesca.com/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-enters-active-construction-phase/>
12. The Times of Central Asia. Uzbekistan's Logistics Push Aims to Turn Transit Growth into Revenue. – 2026. – <https://timesca.com/uzbekistans-logistics-push-aims-to-turn-transit-growth-into-revenue/>
13. TIR Convention // Wikipedia. – https://en.wikipedia.org/wiki/TIR_Convention
14. Yangi O'zbekiston. O'zbekiston dunyoda birinchi bo'lib eTIR elektron tashuvini amalga oshirdi. – <https://yuz.uz/uz/news/69230>

YANGI DAVR ILM-FANI: INSON UCHUN INNOVATSION G'OYA VA YECHIMLAR

**XIX RESPUBLIKA ILMIY-AMALIY KONFERENSIYASI
MATERIALLARI**
2026-yil, oktyabr

Mas'ul muharrir: *F.T.Isanova*
Texnik muharrir: *N.Bahodirova*
Diszayner: *I.Abdihakimov*

Yangi davr ilm-fani: inson uchun innovatsion g'oya va yechimlar.
XIX Respublika ilmiy-amaliy konferensiyasi materiallari to'plami.
2-jild, 19-son (13-oktyabr, 2026-yil). – 191 bet.

Mazkur nashr ommaviy axborot vositasi sifatida 2025-yil, 8-iyulda
C-5669862 son bilan rasman davlat ro'yaxatidan o'tkazilgan.

ISSN: 3093-8791 (onlayn)

Elektron nashr: <https://konferensiyalar.com>

Konferensiya tashkilotchisi: "Scienceproblems Team" MChJ

Konferensiya o'tkazilgan sana: 2026-yil, 9-oktyabr.

Barcha huquqlar himoyalangan.
© Science problems team, 2026-yil.
© Mualliflar jamoasi, 2026-yil.