



حمل و نقل ازبکستان و برنامه های پیشرو

➤ مقدمه

ازبکستان به عنوان کشوری محصور در خشکی در قلب منطقه آسیای مرکزی قرار دارد و با ۴ کشور دیگر این منطقه همسایه می باشد و در آغاز یک تحول بلندپروازانه در زیرساخت های حمل و نقل و از طریق اصلاحات جامع شامل برقی سازی راه آهن، به روز رسانی ناوگان ریلی، نوسازی و ساخت جاده ها (۵۶۰۰۰ کیلومتر طبق استراتژی ۲۰۳۰) و استفاده از بنیاد با آلاینده کمتری و همچنین توسعه حمل و نقل هوایی است، که خود را به عنوان هاب ترانزیتی، آسیای مرکزی معرفی کند.

رئیس جمهور ازبکستان با ابلاغ برنامه استراتژیک «ازبکستان ۲۰۳۰» و با اتخاذ سه رویکرد محوری، ۱- گسترش کریدورها و اتصال با آبهای آزاد ۲- توسعه زیر ساختها و ظرفیت جابجایی بار و ۳- افزایش کارایی با دیجیتالی سازی و کاهش زمان و هزینه حمل و نقل به دنبال تبدیل این کشور به هاب ترانزیتی اوراسیا می باشد.

طبق تحلیل متخصصان، توسعه شبکه حمل و نقل این کشور می تواند به عنوان موتور رشد اقتصادی عمل کند که قادر است ازبکستان را تا پایان دهه به وضعیت درآمد متوسط رو به بالا ارتقا دهد. سهم بخش حمل و نقل در حال حاضر از اقتصاد ازبکستان، تقریباً ۸ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می دهد و بیش از یک میلیون نفر را استخدام می کند.

بررسی واقعیات زیرساخت های حمل و نقلی

چشم انداز فعلی حمل و نقل، هم نقاط قوت و هم چالش ها را نشان می دهد. زیرساخت های جاده ای، سهم تقریبی ۹۰ درصدی در جابجایی بار این کشور را برعهده دارد که سهم غالب شبکه حمل و نقلی است. با این حال، کارشناسان خاطر نشان می کنند که "پیش از این، سرمایه گذاری ها بیشتر به سمت توسعه و نه نگهداری زیرساخت ها هدایت می شدند." راه آهن، در حالی که تنها ۳ درصد از شبکه را تشکیل می دهد، نقش لجستیکی استراتژیکی ایفا می کند و بیش از نیمی از خطوط اصلی آن برقی شده اند، اگرچه ۹۰ درصد از ناوگان ریلی نیاز به نوسازی دارند.

حمل و نقل سریع شهری به سرعت در حال توسعه است - شبکه متروی تاشکند از سال ۲۰۱۷ تقریباً دو برابر شده است - با این حال، دسترسی به حمل و نقل عمومی همچنان پایین تر از معیارهای آسیای مرکزی و اروپا است. "استبداد مسافت" یک چالش مداوم ایجاد می کند: در حالی که هزینه های حمل و نقل داخلی با کشورهای همسایه همسو است، هزینه های بین المللی به دلیل دوری از زنجیره های تأمین جهانی همچنان بالا است. شبکه جاده ای باید تا سال ۲۰۳۰ بیش از پنج برابر گسترش یابد تا بتواند حجم بار پیش بینی شده را مدیریت کند، که نشان دهنده مقیاس سرمایه گذاری زیرساختی مورد نیاز است. ازبکستان، در ماموریتی بلندپروازانه برای بازآفرینی بخش حمل و نقل خود قرار دارد.

گزارش بررسی ظرفیت حمل و نقل ازبکستان

با توجه به عدم دسترسی ازبکستان به بنادر، این گزارش به سه قسم جاده ای، ریلی و هوایی می پردازد:

جاده حمل و نقل جاده‌ای

شبکه جاده‌ای: شبکه جاده‌ای ازبکستان یکی از گسترده‌ترین‌ها در آسیای مرکزی است و بخش عمده‌ای از حمل و نقل داخلی و ترانزیتی را انجام می‌دهد. شامل بیش از ۱۸۴,۰۰۰ کیلومتر جاده در سرتاسر کشور است که بیش از ۹۵ درصد آن آسفالت شده است. که نقش اصلی در حمل و نقل مسافر و کالا در داخل کشور دارند.

اجرای پروژه‌هایی در زمینه مدیریت جاده‌ها در طول دوره با هدف بهبود اتصال، قابلیت‌های حمل و نقل و ایمنی مناطق انجام شد. راه‌اندازی بزرگراه زیرزمینی خیوه و پل جدید بر روی سیردریا در منطقه بیک‌آباد به یک راه حل مهم زیرساختی برای تسهیل جریان ترافیک و کاهش زمان سفر تبدیل شد.

توسعه جاده‌های عوارض دار مبتنی بر مشارکت‌های دولتی و خصوصی (PPP)، به ویژه پروژه‌های تاشکند - اندیجان و تاشکند - سمرقند، در حال تبدیل شدن به یک جهت راهبردی است. در عین حال، پروژه‌های بزرگی که جاده‌های اصلی ملی و بین منطقه‌ای را پوشش می‌دهند با مشارکت مؤسسات مالی بین‌المللی در حال راه‌اندازی هستند. تمام این اقدامات به عنوان پایه‌ای بلندمدت برای توسعه پایدار زیرساخت‌های جاده‌ای، افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری و ادغام کشور در جریان‌های حمل و نقل بین‌المللی عمل می‌کنند.

شبکه‌های جاده‌ای تحت فشار: جاده‌ها بر شبکه حمل و نقل ازبکستان تسلط دارند با این حال، تراکم جاده‌ها از کشورهای توسعه یافته عقب‌تر است. استراتژی‌های گذشته به شدت بر توسعه به جای نگهداری متمرکز بوده‌اند و نگرانی‌هایی را در مورد پایداری بلندمدت ایجاد کرده‌اند. چالش پیش رو قابل توجه است. تا سال ۲۰۳۰، رشد حمل و نقل بار مستلزم گسترش بیش از پنج برابری شبکه جاده‌ای خواهد بود. تا سال ۲۰۵۰، این شبکه باید سیزده برابر رشد کند. بدون سرمایه‌گذاری و نگهداری به موقع، ازدحام و فرسودگی می‌تواند دستاوردهای اقتصادی را از بین ببرد.

برنامه‌های آینده: دولت قصد دارد شبکه جاده‌ای را گسترش داده و حدود ۴,۰۰۰ کیلومتر جاده جدید را بازسازی یا ارتقا دهد، به ویژه جاده‌های بین‌المللی و راه‌های استراتژیک ترانزیتی. تمرکز ویژه روی جاده‌های ترانزیتی برقی، هوشمندسازی مدیریت ترافیک، بهبود ایمنی راه‌ها و افزایش مشارکت بخش خصوصی است. در سال ۲۰۲۵ توسعه ناوگان اتوبوس‌رانی شهری، به ویژه در تاشکند و مراکز استان‌ها، به طور جدی پیگیری شد. ورود اتوبوس‌های برقی و بهبود خطوط ویژه، موجب افزایش بهره‌وری و کاهش آلاینده‌گی شد. برنامه ۲۰۲۶ شامل بازسازی و ارتقای بیش از ۴۰۰۰ کیلومتر جاده، توسعه بزرگراه‌های ترانزیتی و افزایش مشارکت بخش خصوصی است.

حمل و نقل ریلی

ظرفیت موجود: طول رسمی خطوط ریلی فعال در ازبکستان حدود ۴۷۰۰ کیلومتر است (خطوط اصلی و عملیاتی). حدود ۲۴۰۰ کیلومتر از این خطوط برقی‌سازی شده‌اند، که منجر به بهبود سرعت، بهره‌وری و خدمات شده است. خطوط داخلی مسافری و باری با سرویس‌های متنوع و افزایش بار و مسافر مشاهده شده است؛ در سال ۲۰۲۵ بیش از ۱۰ میلیون مسافر جابه‌جا شده‌اند.

حمل و نقل ریلی سال ۲۰۲۵ رشد مداومی را تجربه می‌کند و نقش شبکه در سیستم حمل و نقل در حال افزایش است. ترافیک مسافر در مقایسه با سال قبل ۱۰ درصد افزایش یافته و به بیش از ۱۰ میلیون نفر رسیده و ترافیک بار به ۱۰۶ میلیون تن رسیده است (افزایش ۴۰ درصدی). پویایی‌های مثبتی نیز در بخش ترانزیت مشاهده می‌شود: ترافیک بار با ۱۰ درصد افزایش به ۱۲ میلیون تن رسید.

این شاخص‌ها نشان‌دهنده بهبود تقاضا و افزایش رقابت‌پذیری حمل و نقل ریلی در مسیرهای داخلی و بین‌المللی است. عامل اصلی رشد، نوسازی و توسعه فعال زیرساخت‌ها بود. در ابتدای سال، بخش ۴۶۵ کیلومتری راه آهن بخارا - اورگنج - خیوه به طور کامل برقی شد که امکان افزایش سهم راه آهن برقی به ۵۱ درصد را فراهم کرد. و قرار است جایجایی مسافر از تاشکند تا خیوه با قطار برقی پرسرعت در اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۵ نیز برقرار گردد.

گزارش بررسی ظرفیت حمل و نقل ازبکستان

خرید قطارهای برقی جدید، افزایش تولید واگن‌های مسافری و باری توسط شرکت‌های محلی، گواه رویکردی سیستماتیک برای به‌روزرسانی ناوگان ریلی است. این اقدامات در کنار هم، الگویی پایدار برای توسعه حمل و نقل ریلی با تمرکز بر رشد، فناوری و پتانسیل ترانزیتی ایجاد خواهند کرد.

مذاکراتی با شرکت واگن سازی پارس استان مرکزی برای خرید 200 واگن توسط شرکت ازبکی ایریل از محل تهاتر بدهی ریلی ایران به ازبکستان در سال ۱۴۰۳ انجام شد و تفاهم نامه نیز در زمان سفر آقای ذاکری، مدیر عامل راه آهن ایران به ازبکستان در این سال امضا گردید و به بهانه عدم پذیرش استانداردها از سوی راه آهن کشورهای CIS و تغییر مدیریتی در شرکت ایرانی متوقف گردید (ارزش تقریبی ۱۲ میلیون دلار)

برق‌رسانی و نوسازی راه آهن: راه آهن تنها ۳ درصد از زیرساخت‌های حمل و نقل ازبکستان را تشکیل می‌دهد، با این حال نقش بسیار بزرگی در بهره‌وری لجستیک ایفا می‌کند. بیش از نیمی از ۴۷۰۰ کیلومتر راه آهن سنگین این کشور برقی شده است، که خود نشان دهنده دستاوردی نادر در منطقه می‌باشد. با این حال، ۹۰ درصد از ناوگان ریلی به پایان عمر مفید خود نزدیک می‌شوند و در دهه آینده نیاز به تعویض خواهند داشت. گسترش خطوط ریلی برای غلبه بر «مسافت» بسیار مهم است. حمل بار در مسافت‌های طولانی با راه آهن بسیار کارآمدتر است و هم هزینه‌ها و هم انتشار گازهای گلخانه‌ای را کاهش می‌دهد.

برنامه‌های آینده: برنامه توسعه تا سال ۲۰۳۰ شامل برقی‌سازی بیشتر خطوط، ساخت خطوط جدید و افزایش حجم حمل‌ونقل بار و مسافر تا دو برابر است (برنامه‌های اعلام‌شده در سیاست‌های ۲۰۳۰) و پروژه مسیره‌های بین‌المللی و اتصال به شبکه‌های ریلی همسایه‌ها، از جمله کریدور ریلی ترانزیتی با هدف تسهیل تجارت منطقه‌ای در دست اجرا یا برنامه‌ریزی است.

حمله و نقل هوایی

ظرفیت موجود: ازبکستان حدود ۱۱-۱۳ فرودگاه بین‌المللی و منطقه‌ای دارد که خدمات مسافر و بار انجام می‌دهند. فرودگاه بین‌المللی تاشکند «اسلام کریموف» بزرگ‌ترین فرودگاه کشور است، با ظرفیت چند میلیون مسافر و ارتقا ترمینال‌ها برای افزایش ظرفیت. طبق اعلام فرودگاه‌های ازبکستان، در سال ۲۰۲۵، فرودگاه بین‌المللی تاشکند با مدیریت ۴۰۱۵۳ پرواز و ۹،۹۶۴،۶۰۲ مسافر، جایگاه خود را به عنوان بزرگ‌ترین قطب هوانوردی کشور تثبیت کرد.

برای مقایسه، در سال ۲۰۲۴، این فرودگاه به ۳۴،۷۸۹ پرواز و ۸،۷۲۵،۵۲۱ مسافر خدمات‌رسانی کرد که نشان‌دهنده افزایش ۱۴ درصدی ترافیک مسافر و افزایش ۱۵ درصدی تعداد پروازها است. بیشتر ترافیک در مسیره‌های بین‌المللی بود و فرودگاه به طور منظم به کشورهای اروپایی، آسیایی، خاورمیانه و کشورهای مستقل مشترک‌المنافع متصل می‌شد، در حالی که پروازهای داخلی همچنان تقاضای ثابتی را تجربه می‌کردند. این رشد ناشی از گسترش شبکه مسیره‌ها، افزایش تعداد پروازها و افزایش کلی جابجایی مسافران بود که نشان‌دهنده توسعه پایدار زیرساخت‌های حمل و نقل و نقش رو به رشد تاشکند به عنوان دروازه اصلی هوایی ازبکستان است.

هوانوردی در سال ۲۰۲۵ شاخص‌های پایدار و کیفی را نشان می‌دهد. این امر سهم این بخش را در توسعه اقتصادی کشور افزایش می‌دهد. در سال ۲۰۲۵، شرکت‌های داخلی ۲۱ هواپیما خریداری کردند و تعداد آنها را در ناوگان هوانوردی ملی به ۱۰۷ فروند رساندند. در کنار گسترش ناوگان، شبکه مسیره‌ها نیز در حال رشد است: امروزه ۱۷ شرکت داخلی و ۵۱ شرکت هواپیمایی خارجی در ۲۰۳ مسیر پرواز می‌کنند که بیشتر آنها مسیره‌های بین‌المللی هستند. این نشان‌دهنده تقویت جایگاه کشور در بازار هوانوردی منطقه‌ای و جهانی است. گسترش جغرافیای پروازها و احیای مسیره‌های قبلاً بسته شده، مستقیماً بر شاخص‌های اصلی این بخش تأثیر گذاشت.

در سال ۲۰۲۵، ترافیک مسافر افزایش‌یافته و حدود ۱۵،۵ میلیون نفر رسید. (۱۲،۷ بین‌المللی و ۲،۸ داخلی) انتظار می‌رود تا پایان سال، افزایش بیشتری در تعداد پروازها و مسافران رخ دهد که نشان‌دهنده تقاضای بالا برای خدمات هوانوردی است. نوسازی زیرساخت‌ها عامل مهمی در رشد پایدار این صنعت بوده است. سال ۲۰۲۵ فرودگاه شهر سرآسیا و فرودگاه بین‌المللی اندیجان به طور کامل بازسازی شدند و یک مجتمع فرودگاهی مدرن در مسیر تاشکند-شرقی به بهره‌برداری رسید. قرار است در سال ۲۰۲۶، فرودگاه آرناسای افتتاح و بازسازی فرودگاه زرافشان به منظور توسعه گردشگری آغاز شود. ساخت فرودگاه

گزارش بررسی ظرفیت حمل و نقل ازبکستان

بین‌المللی جدید تاشکند همچنان یک پروژه راهبردی بلندمدت است. این امر به تبدیل کشور به یک قطب اصلی هوانوردی در منطقه کمک خواهد کرد.

نقش آفرینی و بهره‌مندی از کریدورهای بین‌المللی:

کریدورهای بین‌المللی

شاخص مهم راهبردی: پروژه‌های حمل و نقل بین‌المللی در مقیاس بزرگ، گواهی بر سیاست مداوم تبدیل کشور به یک حلقه کلیدی در لجستیک منطقه‌ای و بین‌قاره‌ای است. آغاز ساخت راه‌آهن چین - قرقیزستان - ازبکستان در سال ۲۰۲۵، و همچنین گام‌های عملی جهت استفاده از کریدور میانی (موید این موضوع حضور کشور آذربایجان در نشست سران کشورهای آسیای مرکزی و تاکید و توافق بر همکاری در بخش حمل و نقل و ترانزیت انرژی است) و تلاش‌های این کشور برای توسعه کریدور راه‌آهن افغانستان و عبور از پاکستان و رسیدن به بندر گوادر نیز مطرح است که هم به دلیل شرایط و مشکلات سیاسی افغانستان و پاکستان و همچنین صعب‌العبور بودن، اجرای این پروژه با چالش مواجه است.

این کشور به دنبال متنوع‌سازی و آلترناتیوهای جدید در مسیرهای حمل و نقلی خود است و در سالجاری جابجایی بار در بین ازبکستان و پاکستان با عبور از ایران و ترکمنستان (کریدور جدید) آغاز گردیده است.

در عین حال، وضع مجوزهای الکترونیکی، لغو هزینه‌های اضافی و حفاظت از منافع شرکت‌های حمل و نقل ملی، رقابت‌پذیری بخش حمل و نقل داخلی این کشور را افزایش خواهد داد. توسعه کریدورهای حمل و نقلی و حمل و نقل بین‌المللی از اهمیت راهبردی در رشد اقتصادی پایدار برخوردار است. این امر به طور قابل توجهی حجم ترانزیت را افزایش، هزینه‌های لجستیک را کاهش و جایگاه کشور را در سیستم زنجیره‌های تأمین جهانی تقویت می‌کند. امضای توافق‌نامه‌های سه‌جانبه با افغانستان و پاکستان، تکمیل مطالعات مهندسی و فنی و تهیه مطالعات امکان‌سنجی، پایه و اساس تشکیل یک کریدور جدید اوراسیا را بنا خواهد نهاد. این مسیر نه تنها به عنوان یک پروژه زیرساختی، بلکه به عنوان وسیله‌ای برای ادغام اقتصادی بلندمدت، گسترش پتانسیل ترانزیت و تنوع‌بخشی به روابط تجارت خارجی در نظر گرفته می‌شود. بهبود شرایط حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی مکمل مهمی برای توسعه زیرساخت‌های راه‌آهن تبدیل شده است. معرفی سیستم مجوز الکترونیکی "E-permit"، لغو هزینه‌های تبعیض‌آمیز و دیجیتالی شدن گردش اسناد با تعدادی از کشورها، موانع اداری و مالی را برای شرکت‌های حمل و نقل ملی به طور قابل توجهی کاهش داده است. این امر به طور مستقیم بر رشد جریان بار در امتداد کریدورهای اصلی چندوجهی، از جمله مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی چین - قرقیزستان - ازبکستان و ترانس خزر، که در آنها افزایش مداوم حجم ترافیک بارها مشاهده شده است، تأثیر گذاشته است. به طور کلی، اقدامات انجام شده، مدل جامعی را برای توسعه روابط حمل و نقل بین‌المللی تشکیل می‌دهد که ترکیبی از سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی، اصلاحات نهادی و راهکارهای دیجیتالی است. از ابتدای ماه آوریل سالجاری نیز سوخت‌گیری و پرداخت هزینه کلیه خودروها و کامیون‌های داخلی و خارجی از بستر کارت بانکی اجرایی گردیده که در راستای دیجیتالی شدن پرداخت هزینه‌ها می‌باشد.

➤ طرح اصلاحات استراتژیک کلان ازبکستان در سال ۲۰۲۶

استراتژی جدید حمل و نقل شامل برقی‌سازی راه‌آهن، نوسازی جاده‌ها برای افزایش جریان بار ترانزیتی و تضمین دسترسی به جاده‌های روستایی در تمام طول سال تا سال ۲۰۳۵ است. مناطق شهری توسعه حمل و نقل عمومی، کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی و ترویج حرکت دوچرخه را در اولویت قرار خواهند داد.

در سال ۲۰۲۶، ازبکستان قصد دارد ۱۱۰ کیلومتر خط آهن جدید احداث کند. در نتیجه، مناطق بوکا، پیسکنت، بک‌آباد و همچنین شهر نورافشان، ارتباط مستقیم ریلی با پایتخت، تاشکند، خواهند داشت. این امر دسترسی به حمل و نقل را برای این مناطق به طور قابل توجهی بهبود خواهد بخشید.

علاوه بر این، قرار است ایستگاه‌های راه‌آهن در تاشکند، سمرقند، بخارا، خیوه و ناوی از طریق مشارکت‌های دولتی و خصوصی به مدیریت خصوصی واگذار شوند. این ابتکار با هدف نوسازی زیرساخت‌های راه‌آهن و بهبود کیفیت خدمات انجام می‌شود.

گزارش بررسی ظرفیت حمل و نقل ازبکستان

در ازبکستان کربن‌زدایی مورد توجه ویژه قرار گرفته و هدف آن کاهش ۳۵ درصدی انتشار گازهای گلخانه‌ای به ازای هر واحد تولید ناخالص داخلی تا سال ۲۰۳۰ است. این کشور در حال حاضر به پیشرفت قابل توجهی در تنوع سوخت دست یافته است - سهم گاز طبیعی به عنوان سوخت حمل و نقل از ۲,۷ درصد در سال ۲۰۱۰ به ۵۷ درصد در حال حاضر افزایش یافته است. تحلیلگران می‌گویند: "این گذار یکی از سریع‌ترین گذارها در جهان است".

با وجود نوپا بودن بازار خودروهای برقی، فروش این خودروها در ازبکستان در حال افزایش است.

عملکرد لجستیک و زنجیره تأمین: رتبه شاخص عملکرد لجستیک ازبکستان از رتبه ۱۲۹ در سال ۲۰۱۴ به رتبه ۸۸ در سال ۲۰۲۳ افزایش یافته است. هدف، قرار گرفتن در بین ۵۰ کشور برتر است - جهشی که مستلزم ساده‌سازی گمرک، بهبود انبارداری و ادغام بهتر بین روش‌های حمل و نقل خواهد بود.

رویکرد همکاریها با ایران

- توافق طرفها در توسعه همکاری در بخش حمل و نقل طبق نقشه راه توسعه همکاریهای تا سال ۲۰۲۷ در زمان سفر نخست وزیر ازبکستان به تهران در سال ۱۴۰۴ به ویژه در بخش جاده ای

- توافق طرفها جهت توسعه همکاری در بخش جاده ای و سفرهای متعدد مقامات حمل و نقلی دو کشور در دو سال اخیر (چندین بار سفر آقای عمر اف، معاون اول وزیر حمل و نقل ازبکستان و سفر آقای محکم اف، وزیر حمل و نقل به تهران در خرداد ماه ۱۴۰۱۴ و سفر وی و هیات بخش خصوصی به بندرعباس و سفر معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی به تاشکند) و برگزاری جلسات متعدد حضوری و مجازی و لغو دو طرفه دریافت عوارض ۴۰۰ دلاری برای ناوگان جاده ای از دیماه ۱۴۰۳

- ابراز علاقمندی طرف ازبکی جهت مشارکت در بنادر جنوبی ایران و ایجاد پایانه لجستیکی در بندر عباس با هدف تسهیل جابجایی بارهای ترانزیتی به/از ازبکستان، اشاره به بازدید آقای محکم اف وزیر محترم حمل و نقل ازبکستان از تاسیسات بندر شهید رجایی در خرداد ماه سال گذشته که نیازمند پیگیری مجدد از دو طرف برای توسعه تعاملات در این بخش را دارد.

- سخت گیری و بعضاً وضع برخی قوانین و مقررات خاص از سوی مقامات ترکمنی در تردد ناوگان کشورهای خارجی از این کشور (مثال: در اوایل سال جاری این کشور اجازه حمل سوخت بیش از ۳۰۰ لیتر به کامیونها نداده و بازای هر لیتر مازاد ۲۰۰۰۰۰۰۰ جریمه (معادل ۵,۷ دلار) اعمال می نماید که قدرت رقابت ناوگان غیر ترکمنی را مشکل مواجه می نماید، لذا تشکیل و برگزاری منظم و دوره ای کارگروه حمل و نقل سه جانبه ایران-ترکمنستان-ازبکستان و ۴ جانبه ترکیه- ایران-ترکمنستان-ازبکستان در تسهیل حمل و نقل نیز موثر است.

- خوشبختانه در سال گذشته پس از مذاکرات طولانی بین مقامات ریلی و سیاسی دو کشور مجوز سیر واگنهای ایرانی در خطوط ریلی ازبکستان برای اولین بار صادر گردیده که در حل مشکل کمبود واگن جهت سیر بار در ازبکستان موثر می افتد و تاکید بر تداوم همکاری ریلی دو کشور جهت توسعه تجارت ضروری است.

- با توجه به برنامه ازبکستان جهت توسعه همکاری و تقویت حضور آن در کریدورهای بین المللی، و عضویت این کشور در موافقتنامه تأسیس دالان حمل و نقل و گذر بین المللی بین دولتهای جمهوری اسلامی ایران، سلطان نشین عمان، ترکمنستان و جمهوری ازبکستان (موافقت نامه عشق آباد)، فعالسازی تجاری هرچه بیشتر این کریدور در مسیر آسیای مرکزی به خلیج فارس نیز بایستی همچنان در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گیرد.

- توافق طرفها در همکاری بخش حمل و نقل هوایی جهت برقراری ۴ پرواز در مسیر دو کشور، تا قبل از جنگ تحمیلی دو پرواز بین تهران و تاشکند در روزهای یک شنبه و پنج شنبه به صورت هفتگی دایر بود و درخواست صدور مجوز برقراری پرواز بین تاشکند - تهران برای شرکت هواپیمایی سنتروم ایر (centrum air) و همچنین درخواست ایرلاینهای ایرانی جهت برقراری پرواز در مسیر مشهد - تاشکند/سمرقند، افزایش تعداد پروازها نیز مد نظر قرار گیرد.

- با در نظر داشت توانمندی شرکتهای ایرانی در جاده سازی و همچنین در قالب مشارکت دولتی و خصوصی (PPP) صادرات خدمات فنی و مهندسی و همچنین صادرات مصالح ساختمانی به این کشور توسعه یابد.

گزارش بررسی ظرفیت حمل و نقل ازبکستان

- با توجه به اعمال تحریمهای بانکی، استفاده از مدل تهاتر بدهی با صادرات کالا و خدمات ایرانی در قبال بدهیهای ریلی ایران به ازبکستان نیز پیشنهاد میگردد،(به طور مثال در سال ۱۳۹۸، ۴ دستگاه اتوبوس ایران خودرو بابت بخشی از بدهی ریلی ایران به ترکمنستان صادر گردید و همچنین در سال ۱۳۹۵، یکصد دستگاه خودروی پژو شرکت ایران خودرو طی قرارداد شرکت ایران خودرو عشق آباد با وزارت کشور ترکمنستان نیز با استفاده از مکانیزم تهاتر بخشی از بدهی گازی ایران صورت گرفت)

رحمت اله خرمالی- رایزن بازرگانی سفارت ج.ا.ایران در تاشکند- فروردین ماه ۱۴۰۵