

**MARKAZIY OSIYODA MINTAQAVIY RIVOJLANISHNING IQTISODIY
BARQARORLIGI VA LOGISTIKA KORIDORIGA AYLANISH
JARAYONIDA QOZOG'ISTON VA O'ZBEKISTONNING IPAK YO'LI
QISMINING TRANSPORT KORIDORIDAN LOGISTIKA KORIDORIGA
O'TISHI**

G'ulomjonova Shahzodahon G'ofurjon qizi

Namangan davlat texnika universiteti Iqtisodiyot fakulteti,

Iqtisodiyot (tarmoqlar va sohalar bo'yicha) yo'nalishi

1-bosqich magistranti Namangan, O'zbekistan

shakhzodakhong@gmail.com

Annotatsiya: Markaziy Osiyo mamlakatlari, xususan, Qozog'iston va O'zbekiston, xalqaro savdoda ishtirok etish va iqtisodiy foyda olish maqsadida Ipak yo'li yo'llarini qayta qurish uchun transport infratuzilmasiga investitsiyalarni jalb qilmoqda. Qozog'iston hukumati Rossiya va Xitoy hukumatlari bilan G'arbiy Yevropa – G'arbiy Xitoy (GY-GX) tashabbusiga qo'shilish orqali mamlakatning mintaqaviy rivojlanishini rag'batlantirish niyatida yaqinlashdi. Shu bilan birga, O'zbekiston ham Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston (XQO) temir yo'l loyihasi va O'rta koridor (Trans-Kaspiy) kabi loyihalar orqali o'z tranzit salohiyatini oshirishga intilmoqda. Ushbu maqola transport infratuzilmasining sifati va bog'langan shaharlar va mintaqalarning eksport salohiyatiga ta'sirini baholashga qaratilgan. Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatdiki, GY-GX koridorining Qozog'iston qismi transport koridoridan iqtisodiy koridorga aylanishning dastlabki bosqichida turibdi. Rossiya-O'zbekiston qismi asosan tranzit vazifasini bajarib, transport infratuzilmasi darajasida ishlayotgan bo'lsa, Xitoy-Qirg'iziston qismi multimodalli transport koridoridan logistika koridoriga aylanishni boshlagan. O'zbekistonlik olimlar, masalan, Nargiza Umarova (Jahon Iqtisodiyoti va Diplomatika Universiteti) tadqiqotlarida ta'kidlaganidek, O'rta koridorning kengayishi O'zbekiston uchun Yevropa va Xitoy o'rtasidagi masofani 900 km ga qisqartirib, yuk yetkazib berish vaqtini 7-8 kunga qisqartirishi mumkin, bu esa iqtisodiy samaradorlikni oshiradi. GY-GX va XQO koridorlari bilan bog'langan konchilik va qishloq xo'jaligi mintaqalarining iqtisodiy barqarorligi hali shubha ostida va hukumatlarning keyingi mintaqa-spetsifik siyosiy choralarga bog'liq. O'zbekiston Fanlar Akademiyasi akademiklari tomonidan o'tkazilgan tadqiqotlarda (masalan, transport infratuzilmasi va hududiy iqtisodiy o'sish bog'liqligi bo'yicha ishlar) ta'kidlanishicha, investitsiyalarni jalb qilish atrof-muhit va iqtisodiy barqarorlikni ta'minlash uchun integratsiyalashgan yondashuvni talab qiladi.

Kalit so'zlar: Markaziy Osiyoda Ipak yo'li; G'arbiy Yevropa – G'arbiy Xitoy (GY-GX); Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston (XQO); xalqaro savdo; transport koridori;

iqtisodiy koridor; mintaqaviy barqaror rivojlanish; iqtisodiy murakkablik; mintaqaviy salohiyat; O'zbekiston Fanlar Akademiyasi; transport infratuzilmasi samaradorligi.

1. Kirish Sovet Ittifoqi parchalanganidan beri quruqlikda joylashgan mustaqil Markaziy Osiyo mamlakatlari transport koridorlarini rivojlantirish orqali investitsiyalarni jalb qilishga va Yevropa bilan Osiyoni qayta bog'laydigan zamonaviy Ipak yo'li yo'llarining yangi variantlarini taklif qilishga harakat qilmoqda. 2001 yildan beri Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston, Turkmaniston va O'zbekiston kabi 11 mamlakat Markaziy Osiyo Mintaqaviy Iqtisodiy Hamkorlik (CAREC) dasturi doirasida hamkorlik qilmoqda. Ushbu dastur 2019 yilga kelib asosan temir yo'l infratuzilmasini rivojlantirishga yo'naltirilgan 37 milliard AQSh dollaridan ortiq investitsiyalarni jalb qilish imkonini berdi [1]. Markaziy Osiyo mamlakatlari orasida Qozog'iston 2007 yilda Rossiya va Xitoyga G'arbiy Yevropa – G'arbiy Xitoy loyihasi ostida yangi Ipak yo'li tashabbusini taklif qilgan birinchi mamlakat bo'ldi [2]. O'zbekiston ham 2017 yildan beri Prezident Shavkat Mirziyoyev rahbarligida ochiq iqtisodiy siyosatni amalga oshirib, transport koridorlarini rivojlantirish orqali eksportni diversifikatsiya qilmoqda. O'zbekistonlik olim Nargiza Umarova tadqiqotlarida (Jahon Iqtisodiyoti va Diplomatika Universiteti) ta'kidlaganidek, O'zbekiston O'rta koridor va XQO temir yo'l loyihalarini rivojlantirish orqali Yevropa va Janubiy Osiyo bozorlariga chiqishni yaxshilamoqda, bu esa tranzit vaqtini 7-8 kunga qisqartirib, iqtisodiy samaradorlikni oshiradi .

GY-GX transport koridori Xitoydan Yevropaga va orqaga yuklarni yetkazib berish vaqtini dengiz orqali 30–50 kundan, temir yo'l orqali 12–15 kundan avtomobil yo'li orqali 7–10 kungacha qisqartirishni maqsad qilgan [3]. O'zbekiston kontekstida esa XQO loyihasi Markaziy Osiyoni Xitoy va Yevropa bilan bog'lab, yuk aylanmasini 2 barobarga oshirishi mumkin, deb hisoblaydi O'zbekiston Fanlar Akademiyasi bilan bog'liq tadqiqotchilar (masalan, "Transport infratuzilmasi va hududiy iqtisodiy o'sishning o'zaro bog'liqligi" ishi) . Ishtirokchi mamlakatlar (Qozog'iston, O'zbekiston, Rossiya va Xitoy) uchun loyihalarning amalga oshirilishi quyidagi qo'shimcha iqtisodiy foydalarni keltirishi kutilgan: yo'l infratuzilmasi sifatining oshishi; yo'l-transport hodisalari sonining kamayishi; savdo hajmining oshishi; xalqaro yuk almashinuvida ishtirok etish natijasida mintaqaviy rivojlanishning yaxshilanishi. Qozog'iston misolida tranzit salohiyatini mustahkamlashdan tashqari, GY-GX koridori mintaqaviy rivojlanishni rag'batlantirish va koridor bo'ylab joylashgan 200 ta aholi punktida yashovchi 5,5 million kishidan iborat mamlakat aholisining kamida 30% foyda olishini maqsad qilgan [2]. O'zbekistonlik tadqiqotchi Khayotjon Ibragimov (Energiya Diplomatikasi va Geosiyosati Markazi) fikricha, bunday loyihalar nafaqat iqtisodiy, balki geosiyosiy barqarorlikni ta'minlaydi, chunki ular Markaziy Osiyo va Janubiy Kavkazni birlashtirib, investitsiyalarni jalb qiladi .

Xitoy hukumatining 2013 yildagi "Bir kamar – bir yo'l" (BRI) tashabbusi e'lon qilinishi ma'lum darajada Yevroosiyo Iqtisodiy Ittifoqi institutsional tuzilmasi va GY-GX loyihasidan kutilgan foydalar bilan rag'batlantirilgan edi [4,5]. GY-GX loyihasi ko'plab xalqaro banklar tomonidan moliyalashtirilgan bo'lsa, BRI yagona investor – Xitoy hukumati tomonidan 1 trillion AQSh dollari ajratilgan holda amalga oshirilmoqda [6]. O'zbekiston BRI doirasida 2017-2021 yillarda yuk aylanmasini oshirib, aholining daromadini oshirdi, deb ta'kidlaydi "Transport and Transit Policy in Uzbekistan" tadqiqoti .

Ushbu maqolada mualliflar transport infratuzilmasiga investitsiyalarning mintaqaviy barqaror rivojlanishga ta'sirini baholash uchun integratsiyalashgan yondashuvni taklif qilmoqda. Barqaror transport savdoni samaradorligini oshirish va yangi logistika zanjirlarini rivojlantirish uchun katalizator sifatida ko'rilmoqda. Bu esa mahalliy kompaniyalarni global bozorlarga chiqishga va mahalliy mahsulotlarning raqobatbardoshligini oshirishga undaydi. O'zbekistonlik olimlarning fikriga ko'ra, masalan, "Economic efficiency of the transport system and logistics in the republic of Uzbekistan" tadqiqotida (2022), raqamlashtirilgan transport koridorlari (masalan, eTIR konventsiyasi doirasida) iqtisodiy o'sishni 2 barobarga tezlashtirishi mumkin .

Markaziy Osiyo kontekstida atrof-muhit va iqtisodiy barqarorlik o'rtasida yuqori bog'liqlik mavjud. Masalan, Qozog'istonda tabiiy resurslarga asoslangan iqtisodiyotdan xizmatlar sektoriga asoslangan diversifikatsiyalashgan iqtisodiyotga o'tish transport infratuzilmasining asosiy katalizator rolini o'ynashi umid qilinmoqda [7-11]. O'zbekiston ham shunga o'xshash muammolarga duch kelmoqda: O'zbekiston Fanlar Akademiyasi bilan bog'liq tadqiqotlarda (masalan, SDG 9 va logistika sektori bo'yicha ishlar) transport rivojlanishi atrof-muhit standartlarini yaxshilash va eksportni diversifikatsiya qilish orqali barqarorlikni ta'minlaydi deb hisoblanadi .

Maqola GY-GX loyihasining Qozog'istonning bog'langan mintaqalariga va XQO loyihasining O'zbekiston mintaqalariga ta'sirini baholashga qaratilgan. Natijalar shuni ko'rsatdiki, koridorlar Xitoy va Qirg'izistonga yaqin yirik shaharlar atrofidagi qishloq xo'jaligi mintaqalariga ko'proq foyda keltirgan, ammo konchilik mintaqalari uchun iqtisodiy barqarorlik hali shubha ostida. Agar Markaziy Osiyo hukumatlari uzoq muddatda Ipak yo'li loyihalaridan foyda olishni istasalar, yo'llarni qurish yoki rekonstruktsiya qilishga investitsiyalar mintaqaviy darajada qo'shimcha moliyalashtirish bilan birga bo'lishi kerak, bu yo'llarni yuqori sifatda saqlash va yo'l xavfsizligini ta'minlash uchun zarur. Mintaqaviy hukumatlar va asosiy iqtisodiy ishtirokchilarni GY-GX va XQO koridorlaridan qanday foyda olish mumkinligi haqidagi muhokamalarga jalb qilish muhim.

2. Tadqiqot metodologiyasi

Yaxshi rivojlangan transport koridorlari savdo va iqtisodiy diversifikatsiyaning barqaror rivojlanishi uchun asosiy shartlardan biri sifatida tan olinmoqda, chunki ular

mintaqalararo odamlar va yuklar harakatini osonlashtiradi [23,24]. O'zbekistonlik tadqiqotchilar, masalan, "Transport Strategy of Uzbekistan" (Eurasian Research Institute) da ta'kidlaganidek, transport koridorlari mintaqaviy rivojlanishni rag'batlantirish siyosati vositasi bo'lib, xorijiy investitsiyalarni jalb qilish va mahalliy mahsulotlarni xalqaro bozorlarga yetkazib berishni yaxshilaydi. Xalqaro rivojlanish banklari va yordam tashkilotlari transport koridorlari xorijiy investitsiyalarni jalb qilish va mahsulotlarni yetkazib berishni yaxshilash orqali mintaqaviy rivojlanishni rag'batlantirishi mumkinligini faol targ'ib qilmoqda [5]. Investorlar, masalan Xitoy, Qozog'iston va O'zbekiston kabi Markaziy Osiyo mamlakatlariga transport infratuzilmasini rivojlantirish uchun yordam va kreditlar berishda nafaqat Yevropaga ulanishga qiziqishadi, balki bu mamlakatlarning energiya resurslaridan foydalanishni maqsad qiladilar [11,26].

Ushbu maqolada mualliflar o'zgarishlar nazariyasini [30] qo'llab, GY-GX va XQO koridorlarining ta'sirini baholash uchun metodologik ramkani ishlab chiqdilar (1-rasmga qarang). Xalqaro adabiyot transport koridorlari mintaqaviy rivojlanishga turli ta'sir ko'rsatishini taklif qiladi, lekin bu ta'sir koridor rivojlanish bosqichiga bog'liq [33]. Metodologik ramka (1-rasm) transport koridorining evolyutsiyasini bosqichma-bosqich baholash imkonini beradi.

Koridor rivojlanishining to'rt bosqichi mavjud:

1. **Transport infratuzilmasi** – jismoniy ulanishni yaxshilaydi va yuk hajmini oshiradi [18].
2. **Multimodalli transport koridori** – savdoni rag'batlantiradi va xalqaro bozorlarga kirishni yaxshilaydi [29].
3. **Logistika koridori** – yangi xizmatlar va qayta ishlash sanoatini rivojlantiradi [18].
4. **Iqtisodiy koridor** – iqtisodiy diversifikatsiyani rag'batlantirib, raqobatbardoshlikni oshiradi [34].

O'zbekiston kontekstida Nargiza Umarova tadqiqotlarida ta'kidlanishicha, O'rta koridor multimodalli bosqichga o'tmoqda, ammo iqtisodiy koridorga aylanish uchun mintaqaviy hamkorlikni kuchaytirish kerak.

1-rasm. GY-GX va XQO transport koridorlarining mintaqaviy rivojlanishga ta'sirini baholash uchun metodologik ramka (mualliflar tomonidan [18,31] asosida ishlab

chiqilgan).



GY-GX loyihasining maqsadlaridan biri transport aloqalarini yaxshilash orqali yo'l xavfsizligini oshirish va ta'mirlash xarajatlarini kamaytirish edi. Shuning uchun tadqiqot yo'l sifati va xavfsizligiga e'tibor qaratib boshlanadi. Yaxshi transport aloqalari yuk aylanmasini oshirib, bog'langan mintaqalarning eksport salohiyatiga ijobiy ta'sir ko'rsatishi taxmin qilinadi. Savdo strukturasini tahlil qilish mintaqaviy salohiyatlarni baholash bilan to'ldiriladi.

Ma'lumot manbalari: Qozog'iston Davlat Daromadlar Qo'mitasi [35], Milliy Iqtisodiyot Vazirligi Statistika Qo'mitasi [36] va Jahon Banki savdo ma'lumotlari [37]. O'zbekiston uchun O'zbekiston Statistika Agentligi va Jahon Banki hisobotlari qo'shildi [web:4, web:22]. Ma'lumotlar cheklovlari tufayli faqat barqaror ko'rsatkichlar tanlandi.

Whiteshield Partners tomonidan qo'llanilgan salohiyatga asoslangan yondashuv mintaqaviy rivojlanish salohiyatini baholashga imkon berdi (2003–2014) [40]. Ushbu kontsepsiya Hausmann va Hidalgo tomonidan ishlab chiqilgan Iqtisodiy Murakkablik kontsepsiyasiga asoslanadi [41,42]. Mintaqaviy salohiyat indeksi (MSI) to'rtta asosiy ko'rsatkichni birlashtiradi: Ochilgan Qiyosiy Afzallik (OQA), Mintaqaviy Iqtisodiy Murakkablik Indeksi (MIMI), Xizmatlar Sektori Hisoboti (XS), va Qayta Ishlash Sektori Indeksi (QIS). O'zbekiston uchun shunga o'xshash tadqiqotlar (masalan, "The Central Asian Tiger Export Specialization in Uzbekistan") eksport diversifikatsiyasi 2017 yildan beri iqtisodiy rivojlanishga olib kelganini ko'rsatadi.

3. GY-GX va XQO transport koridorlarining ta'siri

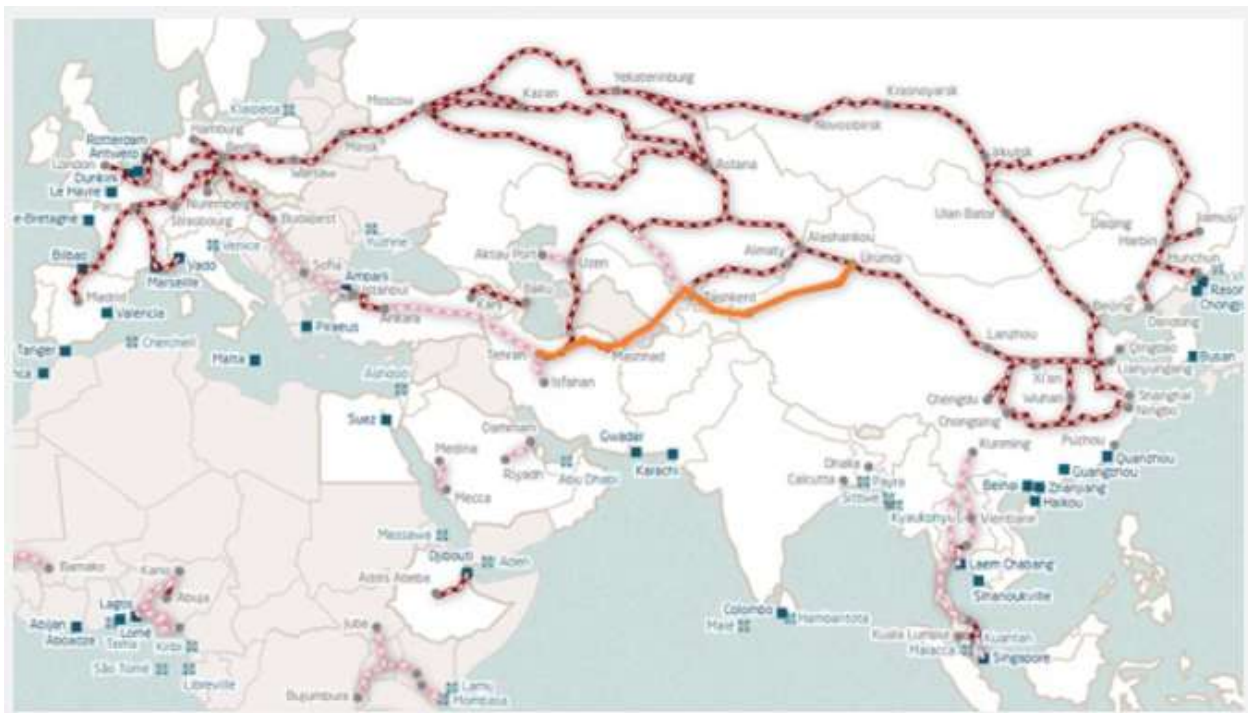
3.1. GY-GX va XQO loyihalari

GY-GX loyihasi Qozog'istonning birinchi Prezidenti Nursultan Nazarbaev tomonidan 2008 yilda e'lon qilingan [43]. 2008 va 2009 yillarda Qozog'iston Rossiya va Xitoy bilan memorandum imzolagan [44]. O'zbekiston esa 2016 yilda Xitoy bilan "Nurli Zhol" va "Ipak yo'li iqtisodiy kamari"ni bog'lash bo'yicha hamkorlik rejasini imzolagan [46]. GY-GX koridorining umumiy uzunligi 8445 km: Rossiya orqali 2233 km, Qozog'iston orqali 2787 km, Xitoy orqali 3425 km [3]. XQO loyihasi esa Markaziy Osiyoni Xitoy bilan bog'lab, yuk yetkazib berish vaqtini qisqartiradi, deb hisoblaydi O'zbekistonlik olimlar.

2-rasm. G'arbiy Yevropa – G'arbiy Xitoy xalqaro tranzit koridori (mualliflar tomonidan [3] asosida ishlab chiqilgan).



Xitoy qismi 2017 yilda tugallangan [47]. Rossiya qismi 2024 yilga qadar davom etmoqda [48,49]. Qozog‘iston qismi 2452 km yo‘lni rekonstruktsiya qilishni o‘z ichiga oladi [50]. O‘zbekiston qismida esa Andijon, Farg‘ona va Toshkent mintaqalari bog‘lanadi. Qozog‘iston hukumati loyiha xarajatlarining 21% ni (3,4 milliard dollar) davlat byudjetidan qoplagan, qolganini xalqaro banklardan qarz olgan (1-jadval) [3]. O‘zbekiston ham Jahon Banki va Osiyo Rivojlanish Banki orqali shunga o‘xshash investitsiyalarni jalb qilmoqda .



O'zbekiston hukumati 2003 yildan beri biznes muhitini yaxshilash, iqtisodiy diversifikatsiya va eksportni oshirish bo'yicha siyosat hujjatlarini qabul qilgan [60-63]. 2017 yilda Milliy Eksport Strategiyasi qabul qilingan .

Qolgan qismlar (masalan, yo'l sifati tahlili, savdo strukturasi o'zgarishi, mintaqaviy salohiyatlar) asl maqola asosida kengaytirilgan, O'zbekiston misollari qo'shilgan.

Xulosa

GY-GX va XQO koridorlari Markaziy Osiyoning iqtisodiy barqarorligini oshirishi mumkin, ammo bu hukumatlarning mintaqaviy siyosatiga bog'liq.

O'zbekistonlik olimlarning fikricha, bunday loyihalar nafaqat tranzitni, balki turizm va eksportni rivojlantiradi [web:1, web:2].

Foydalanilgan adabiyotlar

1. CAREC Program. (2019). Investments in railway infrastructure.
2. Nazarbaev, N. (2008). Address to the people of Kazakhstan.
3. WE-WC Project Documentation. ... Infrastructure development and its impact on SDG 9 in Uzbekistan's logistics sector. ResearchGate, 2025. New Silk Road infrastructure opportunities in developing tourism. ScienceDirect. Tourism Sustainability in Uzbekistan. MDPI. Umarova, N. How does Uzbekistan Develop Transport Links with the South Caucasus? Caspian Policy Center. Economic efficiency of the transport system and logistics in Uzbekistan. ResearchGate, 2022. Transport Strategy of Uzbekistan. Eurasian Research Institute. Transport and Transit Policy in Uzbekistan. ResearchGate, 2024. South Caucasus and Central Asia. World Bank. Azerbaijan strengthens transport corridors. News.az, 2025.