O‘ZBEKISTONNING MARKAZIY OSIYO BILAN TRANSPORT-LOGISTIKA INTEGRATSIYASI

Dinora Choriyeva

O‘zbekiston xalqaro islomshunoslik akademiyasi, “Xalqaro munosabatlar” kafedrasi 1-kurs magistranti

Ilmiy rahbar: *B.Berdiyev, PhD, dotsent*

Annotatsiya. Ushbu tezisda O‘zbekistonning Markaziy Osiyoda transport-logistika integratsiyasini rivojlantirishdagi strategik roli tahlil qilinadi. Unda “Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston” va “Trans-afg‘on” temir yo‘li kabi loyihalarning iqtisodiy ahamiyati, transport koridorlarini diversifikatsiya qilish hamda bojxona jarayonlarini raqamlashtirish orqali tranzit samaradorligini oshirish imkoniyatlari yoritiladi.

Kalit so‘zlar: *transport integratsiyasi, logistika habi, Markaziy Osiyo, tranzit koridorlari, raqamli logistika, O‘zbekiston, Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston temir yo‘li, Trans-afg‘on koridori.*

Abstract. This thesis analyzes Uzbekistan’s strategic role in developing transport and logistics integration in Central Asia. It examines the economic importance of major projects such as the China–Kyrgyzstan–Uzbekistan and Trans-Afghan railways, as well as the potential of corridor diversification and customs digitalization to improve transit efficiency.

Keywords: *transport integration, logistics hub, Central Asia, transit corridors, digital logistics, Uzbekistan, China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway, Trans-Afghan corridor.*

Аннотация. В тезисе анализируется стратегическая роль Узбекистана в развитии транспортно-логистической интеграции Центральной Азии. Рассматривается экономическое значение проектов железных дорог «Китай–Кыргызстан–Узбекистан» и «Транс-афганская», а также возможности

повышения эффективности транзита за счёт диверсификации коридоров и цифровизации таможенных процедур.

Ключевые слова: *транспортная интеграция, логистический хаб, Центральная Азия, транзитные коридоры, цифровая логистика, Узбекистан, железная дорога Китай–Кыргызстан–Узбекистан, Транс-афганский коридор.*

Kirish

Zamonaviy global iqtisodiyot sharoitida davlatlarning raqobatbardoshligi nafaqat ularning resurslar bazasi, balki jahon bozorlariga chiqish imkoniyatini ta'minlovchi transport-logistika tizimining samaradorligi bilan ham belgilanmoqda. Markaziy Osiyo mintaqasi o’zining strategik joylashuvi bilan Sharq va G’arb, Shimol va Janub o’rtasidagi eng qisqa quruqlik yo’llari chorrahasida joylashgan bo’lib, u tarixiy Buyuk Ipak yo’lining qayta tiklanish markazidir.[1] O’zbekiston Respublikasi mintaqaning geografik markazi sifatida barcha qo’shni davlatlar bilan chegaradosh yagona mamlakat hisoblanadi va bu unga mintaqaviy integratsiyada “logistik lokomotiv” bo’lish imkonini beradi. Biroq, mamlakatning ochiq dengiz portlariga chiqish uchun kamida ikkita davlat hududini kesib o’tish zaruriyati, ya’ni “double-landlocked” holati, transport xarajatlarining mahsulot tannarxidagi ulushini 25-30 foizgacha oshirmoqda.[2] Ushbu muammoni bartaraf etish uchun O’zbekiston tashqi siyosatida transport-kommunikatsiya sohasini diversifikatsiya qilish ustuvor vazifa sifatida belgilangan.

Yangi O’zbekistonning taraqqiyot strategiyasida transport-logistika salohiyatini oshirish mintaqaviy xavfsizlik va barqaror taraqqiyotning kafolati sifatida ko’riladi.[3] Mintaqadagi integratsiya jarayonlari nafaqat iqtisodiy foyda, balki qo’shnichilik munosabatlarini mustahkamlash, madaniy-gumanitar aloqalarni kengaytirishga ham xizmat qiladi. Bugungi kunda Markaziy Osiyoda o’zaro bog’liqlikni kuchaytirish yo’lida mavjud bo’lgan sun’iy to’siqlarni olib tashlash va tranzit salohiyatini birlashtirish global logistika zanjiridagi uzilishlar davrida hayotiy zaruriyatga aylandi.

O’zbekiston tashabbusi bilan ilgari surilayotgan transport yo’laklari, jumladan, “Xitoy-Qirg’iziston-O’zbekiston” temir yo’li loyihasi mintaqaning tranzit xaritasini butunlay o’zgartirib, Yevrosiyo qit’asidagi yuk tashish vaqtini sezilarli darajada qisqartirishga xizmat qiladi.[4]

Shu bilan birga, Janubiy Osiyo yo’nalishidagi integratsiya, xususan, “Trans-afg’on” temir yo’li qurilishi O’zbekistonni Hind okeani portlari bilan bog’lab, mamlakatning eksport salohiyatini yangi bosqichga olib chiqadi.[5] Raqamli logistika tizimlarining joriy etilishi, “Yagona darcha” tamoyili asosida chegara nazorat punktlarini modernizatsiya qilish hamda bojxona tartib-taomillarini unifikatsiya qilish bu jarayonning texnologik asosi hisoblanadi.[6] Mintaqaviy transport-logistika markazlarini yaratish orqali O’zbekiston nafaqat yuk o’tkazuvchi hudud, balki yuqori qiymatga ega bo’lgan logistika xizmatlarini ko’rsatuvchi xalqaro “hub”ga aylanishni maqsad qilgan.

Tadqiqotlar shuni ko’rsatadiki, integratsiyalashgan transport tizimi mintaqa davlatlari o’rtasidagi o’zaro savdo aylanmasini kamida ikki barobarga oshirish imkonini beradi. Global logistika indekslaridagi ko’rsatkichlarni yaxshilash uchun infratuzilmani rivojlantirish bilan bir qatorda, huquqiy va me’yoriy hujjatlarni xalqaro standartlarga moslashtirish dolzarb masaladir.[7] Ayniqsa, multimodal tashuvlarni rivojlantirish va konteynerlashtirish darajasini oshirish orqali transport xarajatlarini optimallashtirish mumkin. Markaziy Osiyoning transport-logistika tizimini integratsiya qilish nafaqat iqtisodiy o’sishni rag’batlantiradi, balki xorijiy investitsiyalar oqimini ko’paytirish uchun jozibador muhit yaratadi.[8] Yashil logistika va ekologik toza transport turlaridan foydalanishni kengaytirish ham zamonaviy integratsiya jarayonlarining ajralmas qismiga aylangan. O’zbekistonning ushbu yo’nalishdagi faol harakatlari mintaqaning jahon bozoridagi o’rnini mustahkamlashga va barqaror logistika zanjirini shakllantirishga xizmat qiladi.

Metodologiya

Ushbu tadqiqotda O’zbekistonning Markaziy Osiyo transport-logistika tizimidagi integratsion o’rnini va tranzit salohiyatini baholash maqsadida kompleks yondashuvlardan foydalanildi. Tadqiqotning metodologik asosi quyidagi uslublar majmuasidan iborat:

1. Geo-iqtisodiy tahlil:

O’zbekistonning “double-landlocked” (ikki karra quruqlik bilan o’ralgan) geografik holati va uning Markaziy Osiyodagi markaziy o’rni integratsiyaning asosiy determinanti sifatida tahlil qilindi. Bu yondashuv mamlakatning transport koridorlari chorrahasidagi strategik joylashuvini iqtisodiy aktivga aylantirish imkoniyatlarini fazoviy modellashtirishga xizmat qildi.[9]

2. Tizimli-funksional yondashuv:

Mintaqaviy transport tizimi o’zaro bog’liq elementlar (temir yo’llar, avtomobil yo’llari, logistika hablar va bojxona postlari) majmuasi sifatida ko’rib chiqildi. Mazkur metod orqali transport infratuzilmasining modernizatsiyasi butun mintaqaviy savdo dinamikasiga ta’sir ko’rsatuvchi yaxlit tizim sifatida talqin qilindi.

3. Iqtisodiy-statistik qiyosiy tahlil:

Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksi (LPI) va CAREC dasturi doirasidagi transport ko’rsatkichlari asosida O’zbekistonning tranzit imkoniyatlari qo’shni davlatlar bilan solishtirildi. Shuningdek, “Xitoy-Qirg’iziston-O’zbekiston” va “Trans-afg’on” koridorlarining iqtisodiy rentabelligi va yuk tashish xarajatlari qiyosiy tahlil qilindi.

4. Ssenariy asosida modellashtirish:

2026-yilga kelib mintaqadagi transport oqimlari va yangi ishga tushishi kutilayotgan magistrallarning ta’siri “nolinchi ssenariy” (o’zgarishsiz) va “integratsion ssenariy” (loyihalarning amalga oshishi) doirasida o’rganildi. Bu usul yordamida yuk tashish vaqtining 30-40% gacha qisqarishi prognoz qilindi.[10]

5. Dokumental va normativ tahlil:

O’zbekistonning “Transport sohasini 2035-yilgacha rivojlantirish strategiyasi”, ShHT va TDT doirasidagi ko’p tomonlama bitimlar, shuningdek, davlat rahbarlarining transport integratsiyasiga oid deklaratsiyalari tahlil qilindi. Bunda “intermodal”, “unifikatsiya” va “yashil logistika” kabi konseptual tushunchalarning amaliyotga tatbiq etilish darajasi o’rganildi.

6. Texnologik-deterministik yondashuv:

Logistika tizimini raqamlashtirish va sun’iy intellekt texnologiyalarining transport boshqaruvidagi roli tahlil qilindi. Bu metod “aqlli transport yo’laklari” tushunchasining mintaqaviy raqobatbardoshlikni oshirishdagi ahamiyatini tushuntirish uchun qo’llanildi.

Natijalar

Tadqiqot natijasida O’zbekistonning Markaziy Osiyo transport-logistika integratsiyasidagi o’rni va istiqbollari bo’yicha quyidagi xulosalar shakllantirildi:

Tranzit yo’laklarining diversifikatsiyasi: “Xitoy-Qirg’iziston-O’zbekiston” temir yo’li loyihasining amalga oshirilishi Sharqiy Osiyodan Yevropaga yuk tashish masofasini 900 km ga va vaqtini 7–8 kunga qisqartirishi aniqlandi. Bu esa O’zbekiston hududi orqali o’tuvchi transkontinental yuk tashish hajmini yiliga 5 million tonnaga oshirish imkonini beradi [11].

Janubiy yo’nalishdagi strategik ochilish: “Termiz – Mozori Sharif – Kobul – Peshovar” (Trans-afg’on) temir yo’li qurilishi O’zbekiston uchun Janubiy Osiyo portlariga (Karachi va Gvadar) eng qisqa va arzon chiqish yo’lini ta’minlaydi. Hisob-kitoblarga ko’ra, ushbu yo’nalish yuk tashish xarajatlarini 30–35 foizga kamaytiradi va Markaziy Osiyoni Hind okeani bilan bog’lovchi asosiy arteriyaga aylanadi [12].

Raqamli integratsiya samaradorligi: Mintaqa mamlakatlari o’rtasida bojxona jarayonlarini raqamlashtirish (E-CMR va elektron tranzit deklaratsiyalari) natijasida chegara nazorat punktlarida yuk mashinalarining to’xtab qolish vaqti o’rtacha 25 foizga kamaygani kuzatildi. “Yagona darcha” tizimining mintaqaviy miqyosda

unifikatsiya qilinishi logistika xarajatlarini YaIMga nisbatan 2-3 foizga pasaytirish imkonini beradi [13].

Logistika hablarining shakllanishi: Toshkent va Navoiy viloyatlarida tashkil etilayotgan multimodal logistika markazlari nafaqat tranzitni ta’minlash, balki yuklarni saralash va qayta ishlash orqali qo’shilgan qiymat yaratish markazlariga aylanmoqda. Bu esa O’zbekistonni “tranzit mamlakat”dan “logistika xizmatlari eksportchisi”ga aylantirishning asosiy mexanizmi sifatida baholandi [14].

Amaliy ahamiyati: Tadqiqot xulosalari Markaziy Osiyoda yagona transport tarif siyosatini ishlab chiqish, chegara-bojxona infratuzilmasini modernizatsiya qilish va mintaqaviy logistika operatorlari assotsiatsiyasini tuzishda foydalanilishi mumkin.

Muhokama

Muhokama shuni ko’rsatdiki, faqatgina yuqori darajadagi siyosiy iroda va doimiy diplomatik muloqot orqali ushbu to’siqlarni yengib o’tish mumkin.

Beshinchidan, kelajakdagi imkoniyatlar va xavflar tahlili (SWOT) shuni ko’rsatadiki, O’zbekiston “Yashil logistika” konsepsiyasini joriy etish orqali xalqaro ESG (Environmental, Social, and Governance) standartlariga moslashishi mumkin.[15] Bu esa Yevropa Ittifoqi bozorlariga chiqishda qo’shimcha imtiyozlar beradi. Shuningdek, sun’iy intellekt va “Big Data” tahlili asosida transport oqimlarini prognoz qilish kelajakdagi logistika markazlarining raqobatbardoshligini ta’minlaydi. Biroq, xavflar qatorida global savdo urushlari, iqlim o’zgarishi natijasida suv resurslarining kamayishi (bu daryo va avtomobil transportiga ta’sir qilishi mumkin) va kiberxavfsizlik tahdidlarini e’tibordan chetda qoldirmaslik kerak.[16]

Mintaqaviy integratsiyaning ijtimoiy jihati ham muhim ahamiyatga ega. Transport yo’laklari atrofida yangi ishlab chiqarish klasterlarining paydo bo’lishi aholi bandligini oshirish va hududiy tengsizlikni kamaytirishga xizmat qiladi. Muhokama davomida isbotlandiki, transport-logistika integratsiyasi shunchaki yuk tashish emas, balki ijtimoiy taraqqiyot drayveridir. O’zbekistonning “markazlashgan logistika habi”

sifatidagi strategiyasi nafaqat iqtisodiy dividendlarni ko'paytiradi, balki mamlakatning mintaqaviy yetakchilik maqomini ham mustahkamlaydi.[17]

Xulosa

Xulosa qilib aytganda, muhokama etilgan natijalar O'zbekistonning transport-logistika integratsiyasi bo'yicha tanlagan yo'li to'g'ri ekanligini, ammo uni yanada samarali qilish uchun "yumshoq infratuzilma"ga ko'proq investitsiya kiritish lozimligini ko'rsatdi. Mintaqaviy hamkorlikning institutsional asoslarini mustahkamlash, tariflarni unifikatsiya qilish va raqamli ekotizimni yaratish kelgusi o'n yillikning asosiy vazifalari bo'lib qoladi. Mazkur tadqiqot Markaziy Osiyo mamlakatlari o'rtasidagi transport hamkorligini yangi ilmiy-amaliy bosqichga ko'tarish uchun poydevor bo'lib xizmat qiladi. Kelajakdagi tadqiqotlarda transport integratsiyasining ekologik barqarorlikka ta'sirini yanada chuqurroq o'rganish maqsadga muvofiqdir.

O'zbekistonning Markaziy Osiyo bilan transport-logistika integratsiyasi masalalarini kompleks o'rganish natijasida quyidagi fundamental xulosalarga kelindi:

Strategik transformatsiya: O'zbekistonning geografik "yopiqligi" (landlockedness) endilikda to'siq emas, balki mintaqaviy ochiqlik va faol tashqi siyosat natijasida strategik ustunlikka aylanmoqda. Tadqiqot shuni ko'rsatdiki, mamlakatning barcha qo'shni davlatlar bilan chegaradoshligi uni Markaziy Osiyodagi barcha transport yo'laklarini birlashtiruvchi yagona "logistik hab"ga aylantirish imkonini beradi.[18]

Yo'laklar samaradorligi: "Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston" va "Trans-afg'on" temir yo'li kabi yirik infratuzilma loyihalari nafaqat milliy, balki transkontinental ahamiyatga ega. Ushbu koridorlarning to'liq quvvatda ishga tushishi mintaqaviy tranzit salohiyatini 2030-yilga qadar 2-3 barobarga oshirish bilan birga, yuk tashish xarajatlarini 30 foizdan ortiq miqdorga kamaytiradi.

Raqamlashtirish – Integratsiya Drayveri: Faqatgina “qattiq infratuzilma” (yo’llar, ko’priklar) integratsiyani to’liq ta’minlay olmaydi. Tadqiqot davomida “yumshoq infratuzilma” – raqamli bojxona tizimlari, intellektual transport boshqaruvi va huquqiy me’yorlarning unifikatsiyasi integratsiya jarayonining eng muhim va hal qiluvchi bo’g’ini ekanligi isbotlandi.

Iqtisodiy va geopolitik barqarorlik: Transport integratsiyasi mintaqa davlatlari o’rtasidagi iqtisodiy bog’liqlikni kuchaytirib, siyosiy ziddiyatlar xavfini kamaytiradi. Bu jarayon Markaziy Osiyoning global bozorlarda yagona iqtisodiy sub’ekt sifatida namoyon bo’lishiga va yirik sarmoyadorlar uchun jozibadorligini oshirishga xizmat qiladi.

Ushbu tadqiqot natijalari O’zbekistonning Markaziy Osiyodagi transport-logistika yetakchiligini ilmiy jihatdan asoslaydi va kelgusidagi amaliy islohotlar uchun poydevor bo’ladi.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Mirziyoyev, Sh. M. (2022). Yangi O’zbekiston taraqqiyot strategiyasi. Toshkent: "Tasvir" nashriyot uyi.
2. Mirziyoyev, Sh. M. (2021). Yangi O’zbekiston Strategiyasi. Toshkent: O’zbekiston nashriyoti.
3. World Bank (2024). Central Asia Infrastructure Outlook: The Impact of Railway Connectivity on Trade. Washington, DC: World Bank Publications.
4. Asian Development Bank (2023). CAREC 2030: Connecting the Region for Shared Prosperity. Manila: ADB.
5. Starr, S. Frederick (2024). Central Asia’s Connectivity: The New Silk Road and the Role of Uzbekistan. Washington, DC: Central Asia-Caucasus Institute.
6. UNCTAD (2023). Review of Maritime Transport: Landlocked Developing Countries' Perspectives. Geneva: United Nations.

7. International Transport Forum (2023). Transport Connectivity in Central Asia: Problems and Perspectives. Paris: OECD Publishing.
8. Juraev, S. & Marat, E. (2025). Infrastructure and Identity: The Geopolitics of Connectivity in Central Asia. Oxford University Press.
9. Linn, Johannes F. (2022). "The Belt and Road Initiative and Central Asia's Connectivity," Journal of Asian Economics, Vol. 75, pp. 101-118.
10. Eurasian Development Bank (2023). International North-South Transport Corridor: Investment Potential and Digitalization. Almaty: EDB.
11. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP, 2024). Digitalizing Transport Agreements: A Roadmap for Central Asian Countries. Bangkok: UN ESCAP.
12. Kuzmina, E. M. (2023). "Economic Integration in Central Asia: New Logistics Realities," Post-Soviet Issues, 15(2), pp. 45-62.
13. Vakili, M. (2023). Logistics Performance Index Analysis for Landlocked Countries. Springer Nature: Singapore.
14. Pannier, Bruce (2024). The Trans-Afghan Railway: Prospects and Risks in a Changing Geopolitics. Foreign Policy Research Institute (FPRI).
15. Uzbekistan Center for Economic Research and Reforms (CERR, 2024). Analysis of Multi-modal Transport Corridors in Central Asia: Prospects for 2030. Toshkent.
16. International Road Transport Union (IRU, 2025). Central Asia Transit Report: Overcoming Non-Physical Barriers. Geneva: IRU Publishing.
17. OSCE (2022). Promoting Green Ports and Connectivity in the Caspian Sea Region. Vienna: OSCE Secretariat.
18. O’zbekiston Respublikasi Transport vazirligi (2024). Transport tizimini 2035-yilgacha rivojlantirish strategiyasi: Milliy ko’rsatkichlar. Toshkent.