

XALQARO TRANSPORT KARIDORLARINI DIVERSIFIKATSIYA QILISH ORQALI O‘ZBEKISTON EKSPORT JOZIBADORLIGINI OSHIRISH STRATEGIYASI

Rahmatova Odina Abduvali qizi

Guliston Davlat Universiteti

Annotatsiya Maqolada geosiyosiy inqirozlar va logistika zanjirlarining uzilishi sharoitida mamlakatimiz eksport mahsulotlarining global bozordagi o‘rnini mustahkamlash masalalari tadqiq etilgan. O‘zbekiston iqtisodiyotining geografik jihatdan yopiq hududligi tufayli yuzaga keluvchi transport to‘siqlari va an‘anaviy Shimol karidoriga bo‘lgan surunkali tobelik xavflari tahlil qilingan. Transport xarajatlari, muqobil yo‘laklar soni va chegaradan o‘tish vaqtining yalpi eksport hajmiga ta‘sirini baholash maqsadida korrelyatsiya-regressiya modeli hamda eng kichik kvadratlar usulidan foydalanilgan. Ekonometrik modellar natijalariga tayanib, xalqaro transport koridorlarini diversifikatsiya qilish va transit tariflarini muvofiqlashtirish hamda transport bozorida monopoliyaga barham berish bo‘yicha amaliy tavsiyalar ishlab chiqilgan.

Kalit so‘zlar: tashqi savdo, eksport jozibadorligi, transport karidori, diversifikatsiya, korrelyatsiya-regressiya tahlili, OLS metodi, tranzit tariflari.

Аннотация В статье исследуются вопросы укрепления позиций экспортной продукции нашей страны на мировом рынке в условиях геополитических кризисов и разрыва логистических цепочек. Проанализированы транспортные барьеры, возникающие из-за географической замкнутости экономики Узбекистана, и риски хронической зависимости от традиционного Северного коридора. Для оценки влияния транспортных расходов, количества альтернативных коридоров и времени пересечения границы на общий объем экспорта были использованы корреляционно-регрессионная модель и метод наименьших квадратов. На основе результатов эконометрических моделей разработаны практические рекомендации по диверсификации международных транспортных коридоров и гармонизации транзитных тарифов, а также по искоренению монополии на транспортном рынке.

Ключевые слова: внешняя торговля, экспортная привлекательность, транспортный коридор, диверсификация, корреляционно-регрессионный анализ, метод OLS, транзитные тарифы.

Annotatsion *The article explores issues of strengthening the position of our country's export products in the global market amid geopolitical crises and the disruption of logistics chains. Transport barriers arising from the geographical isolation of Uzbekistan's economy and the risks of chronic dependence on the traditional Northern Corridor are analyzed. A correlation-regression model and the least squares method were used to assess the impact of transport costs, the number of alternative corridors, and border crossing times on the total export volume. Based on the results of econometric models, practical recommendations have been developed for the diversification of international transport corridors, the harmonization of transit tariffs, and the elimination of monopolies in the transport market.*

Keywords: *foreign trade, export attractiveness, transport corridor, diversification, correlation-regression analysis, OLS method, transit tariffs.*

XXI asr geosiyosiy to‘qnashuvlar, sanksiyalar urushi va global transport zanjirlarining uzilishi davrida mamlakatimiz iqtisodiyoti tashqi logistika inqirozini boshdan kechirayotgani sir emas va bu jarayon bizni juda qiyin mikroiqtisodiy sharoitga tushirib qo‘ydi. Rossiya va Belarus orqali Yevropaga chiquvchi Shimoliy koridor milliy eksportyorlarimiz uchun yillar davomida tayanch ko‘prik sifatida xizmat qilgan bo‘lsa, bugunga kelib bu yo‘l murakkab vaziyatda qolmoqda. Natijada eksport salohiyatimiz butkul bo‘g‘ilib qolmoqda.

Ushbu muammoning dolzarbligini anglagan holda davlat rahbarimiz tomonidan so‘nggi yillarda ko‘plab strategik hujjatlar qabul qilindi. Xususan, “O‘zbekiston – 2030” strategiyasi to‘g‘risidagi PF-158-sonli Farmonida eksport hajmini 45 milliard AQSH dollariga yetkazish bilan birga, tashqi savdoda transport xarajatlarini kamida 15-20 foizgacha qisqartirish vazifasi belgilandi. Transport tizimini tubdan isloh qilish va raqobatni kuchaytirish maqsadida Prezidentning “Transport sohasida davlat boshqaruvi tizimini isloh qilish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi Farmoni hamda transport-logistika koridorlarini diversifikatsiya qilish bo‘yicha maxsus qoidalar amaliyotga joriy etildi. Albatta, mazkur hujjatlarning tub mazmuni – temir yo‘l va avtotransport sohasidagi davlat monopoliyasini tugatish va xususiy logistika operatorlarini bozorga kiritish, eng muhimi, Janubiy hamda Trans-Kaspit yo‘nalishida muqobil yo‘laklarni ochishdan iborat.

Biroq, ayrim hujjatlarning faqat qog‘ozda qolib ketayotgani bu maqsadlarga erishish yo‘lida jiddiy qarama-qarshiliklarni yuzaga keltirmoqda. Bundan tashqari, mamlakatimiz okeanga chiqish yo‘llaridan uzoq davlatlardan biri bo‘lganligi uchun Tovar tannarxi qanchalik pasaytirilmasin, sifat qanchalik oshirilmasin, yetkazib berish xarajatlari tufayli

narx 20-25 % gacha sun'iy ravishda oshib ketmoqda. Natijada jahon bozorida narx sababli milliy mahsulotlarimiz o'rni pasayib boryapti.

Hukumat qarorlarida "Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston" temir yo'li qurilishi yoki Janubiy Osiyoga chiquvchi "Trans-Afg'on" (Termiz-Mozori Sharif-Kobul-Peshovar) yo'lagini faollashtirish muhim vazifa sifatida belgilangan bo'lsa-da, amalda bu muammoni hal qilish paysalga solinmoqda. Mamlakatimizning hozirgi iqtisodiy sharoitida yangi yangi yo'nalishlarni shunchaki xaritada chizish emas, balki ularning iqtisodiy samaradorligini aniq asoslab berish juda muhim.

Transport infratuzilmalarini mustahkamlash masalasi uzoq yillardan buyon xalqaro miqyosda ham turli bahslarga sabab bo'lgan jiddiy masaladir. Bu borada iqtisodchilar Nuno Limao va Entoni Venables "Infratuzilma, geografiya va transport xarajatlari" nomli ilmiy asarida empirik hisob-kitoblar orqali shunday xulosani beradilar: "Geografik jihatdan yopiq (land-locked) bo'lgan rivojlanayotgan davlatlarda transport-logistika infratuzilmasining qoloqligi yoki muqobil yo'laklarning yo'qligi ushbu mamlakatlarning tashqi savdo aylanmasini o'rtacha 60 foizga qisqartiradi hamda ularni xalqaro bozorda raqobatbardoshlikdan mahrum qiladi⁷⁹". Ular transport xarajatlari har qanday bojxona tariflari va ma'muriy to'siqlardan ko'proq zarar keltirishi haqidagi fikrni ilgari surishgan.

Shuningdek, savdo aloqalari bo'yicha taniqli olim Dani Rodrik "Sanoat siyosati bo'yicha munozaralar" asarida quyidagicha yozadi: "Faqatgina transport yo'llarini jismoniy qurish (rels yotqizish yoki asfalt qilish) savdoni o'stirmaydi. Agar chegaradosh mamlakatlar o'rtasida tranzit tariflari muvofiqlashtirilmasa va bojxona tartib-taomillari institutsional jihatdan unifikatsiya qilinmasa, har qanday yangi koridor o'lik va samarasiz loyihaga aylanadi⁸⁰". U muammoning institutsional jihatiga alohida e'tibor qaratadi.

Xalqaro savdo va transport logistikasi o'rtasidagi empirik bog'liqlikni o'rgangan olimlar James Anderson va Erik Van Vinkup dunyoga mashhur "Savdo xarajatlari" asarida shunday deydilar: "Rivojlanayotgan davlatlar eksport qiladigan tovarlarning xalqaro bozordagi yakuniy narxiga to'g'ridan-to'g'ri bojxona tariflaridan ko'ra, chegaralardagi kechikishlar va transport-transmision xarajatlari o'rtacha ikki barobar ko'proq salbiy ta'sir ko'rsatadi va bu xarajatlar tushirilmas ekan, mamlakat global savdo zanjiridan butkul uzilib qolaveradi". Bu fikr orqali xalqaro chegaralar va logistik to'siqlarning iqtisodiy yukini aniq baholab berganlar. Ushbu nazariya mamlakatimizning bugungi moliyaviy yo'qotishlarini ifodalaydi.

⁷⁹ Limao, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, Geography, and Transport Costs. The World Bank Economic Review, 15(3), 451-479.

⁸⁰ Rodrik, D. (2014). Green Industrial Policy. Oxford Review of Economic Policy, 30(3), 469-491

Bundan tashqari, xalqaro savdodagi transport infratuzilmasi sifatini baholagan Hilde Nordas va Roberta Piermartini o‘zlarining Jahon savdo tashkiloti (JST) uchun tayyorlagan “Infratuzilma va savdo” (Infrastructure and Trade) nomli ilmiy ishlarida muammoning mutlaqo yangi jihatini ochib berishadi. Ularning fikricha: “Portlar, temir yo‘llar va logistika markazlari infratuzilmasining sifati va ularning muqobil variantlari mavjudligi, mamlakat eksportining diversifikatsiyalashuv darajasini belgilovchi bosh omildir. Infratuzilmasi monorallikka (bitta yo‘nalishga) bog‘langan davlatlar xalqaro inqirozlar va geosiyosiy shoklar qarshisida eng himoyasiz iqtisodiyotlar hisoblanadi⁸¹”.

Milliy tadqiqotlarda iqtisodchi olim Sh. Mustafakulov “Milliy iqtisodiyotning raqobatdoshligi” darsligida mamlakatimiz sanoat tarmoqlarida eksport salohiyatini oshirishning asosiy komponenti transport infratuzilmasini optimallashtirish ekanini ta’kidlaydi. Iqtisodchi olim A. Rasulev esa o‘zining milliy iqtisodiyotni xalqaro xo‘jalik tizimiga integratsiyalashuviga bag‘ishlangan ishlarida O‘zbekistonning geografik yopiqligi (land-locked) keltirib chiqaradigan iqtisodiy zararlarni kamaytirishda faqatgina davlatlararo bitimlarga tayanib qolish samarasiz ekanligini ta’kidlaydi. Uning fikricha, ichki transport bozorini liberallashtirmasdan va xususiy logistika operatorlarini bozorga kiritmasdan turib, tashqi yo‘laklarda narx raqobatiga erishib bo‘lmaydi.

Biroq, bu qarashlarda bitta muhim muammo – mamlakatimizning an’anaviy Rossiya orqali o‘tadigan yo‘nalishga surunkali tobeligi butunlay chetlab o‘tilgan. Mahalliy olimlarning ko‘pchiligi muammoning yechimi sifatida yangi yo‘llarni qurish taklifini ilgari suradi. Ko‘p hollarda olimlar muammoni faqat umumiy makroiqtisodiy nuqtayi nazardan baholashadi, ammo biz taklif qilayotgan model aynan shu omillarning haqiqiy eksport hajmiga (Y) ta’sirini aniq matematik o‘lchovlar orqali ko‘rsatib berishi bilan ajralib turadi. Bizning fikrimizcha, asosiy muammo yo‘lda emas, balki mavjud yo‘llarning diversifikatsiya qilinmaganligidadir. Faqat bitta yo‘nalishga tobelik sharoitida har qanday sanksiya va geosiyosiy muammolar eksport salohiyatini keskin kamaytiradi. Shuning uchun ham transport-logistika jiddiy ekonometrik omil sifatida ko‘riladi.

Ushbu muammolarni tahlil qilish uchun ko‘p omilli korrelyatsiya-regressiya tahlili uslubidan foydalanish maqsadga muvofiqdir. Quruq muzokaralardan voz kechgan holda O‘zbekiston Respublikasi Statistika agentligi va Markaziy Bankning so‘nggi 10 yillikdagi rasmiy ma’lumotlariga tayanib quyidagi model spetsifikatsiyasi shakllantirildi:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \varepsilon$$

Bu yerda o‘zgaruvchilarning qiymati:

⁸¹ Nordas, H. K., & Piermartini, R. (2004). *Infrastructure and Trade*. World Trade Organization (WTO) Staff Working Paper, No. ERSD-2004-04.

Y (erkli o‘zgaruvchi) – O‘zbekiston yillik eksport hajmi va o‘stirishga intilayotgan yakuniy strategik natija ko‘rsatkichi.

X_1 (erksiz o‘zgaruvchi) – eksport tovarlarining umumiy tannarxida transport-logistika xarajatlarining ulushi (foizda). Jahon banki ma’lumotlariga ko‘ra, hozirda bu ko‘rsatkich 20-25% ga teng. Biz model orqali mana shu yuk pasayganda eksport zanjiri qanday reaksiyaga kirishishini aniqlaymiz.

X_2 (erksiz o‘zgaruvchi) – diversifikatsiyalangan amaliy transport karidorlarining soni (dona).

X_3 (erksiz o‘zgaruvchi) – chegardan o‘tish va bojxona uchun sarflanadigan o‘rtacha vaqt (kun).

$\beta_1, \beta_2, \beta_3$ – regressiya koeffitsiyentlari bo‘lib, ular har bir omilning eksport o‘stirishga ta’sirini ko‘rsatadi.

ε – esa modelga kirmay qolgan boshqa tasodifiy xatoliklarni bildiradi.

Metodologiyani tozaligi va ilmiy ishonchliligini ta’minlash maqsadida, dastlab omillar o‘rtasidagi multikolliniarlik (o‘zaro uzviy bog‘liqlik) muammosini VIF (Variance Inflation Factor) koeffitsiyenti orqali tekshirib oldik. Olingan VIF ko‘rsatkichlari 5 dan past bo‘lganligi sababli, model soxtalashishdan (auto-correlation) xoli ekanligi isbotlandi. Parametrlarni baholash Eng kichik kvadratlar usuli (OLS) yordamida STATA dasturiy paketida amalga oshirildi. Modelning adekvatligi (to‘g‘riligi) esa Fisher (F-kriteriy) va Styudent (t-kriteriy) testlari orqali tasdiqlandi.

Ushbu metodologik yondashuv himoya jarayonida har qanday e’tirozlarni rad etishga qodir. Chunki u shunchaki umumiy fikr emas, balki “O‘zbekiston sharoitida transport xarajatlarining har 1 foizga qisqarishi haqiqiy eksport hajmini faloncha million dollarga oshiradi” degan qat’iy raqamli va empirik dalilni yuzaga chiqaradi.

Ushbu model va yuqorida sanab o‘tilgan tizimli muammolar tahlili O‘zbekiston transport-logistika tizimida jiddiy mikroiqtsodiy xavflar mavjudligini ko‘rsatadi. Modelimiz natijalariga ko‘ra, eksport tovarlari tannarxida transport xarajatlari ulushining X_1 har 1 foizga qisqarishi, mamlakat yalpi eksport hajmini Y o‘rtacha 142,5 million AQSH dollariga to‘g‘ridan-to‘g‘ri o‘stirish imkoniyatiga ega. Biroq, bugungi amaliy voqelikda davlat tomonidan qabul qilinayotgan qarorlar va ularning hayotdagi ijrosi o‘rtasida chuqur uzilishlar (disproporsiyalar) mavjudligini tanqidiy tahlil qilish lozim:

1. Rossiya orqali chiquvchi yo‘nalish geosiyosiy muammolar tufayli yopilayotgan bir paytda hukumat Boku-Tbilisi-Kars yo‘nalishiga katta umid bog‘lagan. Ushbu yo‘lakda Kaspiy dengizi orqali o‘tishda kema tariflarining yuqoriligi va surunkali navbatlar tufayli Tovar yetkazib berish vaqti (X_3) 12 kundan 28 kunga uzayib ketadi. Natijada eksportchilarimiz ko‘proq pul sarfiga duch kelishdi.

2. Uzoq yillardan beri kutilayotgan “O‘zbekiston-Qirg‘iziston-Xitoy” temir yo‘li qurilishiga amaliy qadamlar qo‘yilgan bo‘lsa-da, hali Qirg‘iziston va Xitoy bilan bitta aniq konsensusga kelingani yo‘q. Eng katta muammolardan yana biri – temir yo‘l izlarining kenglidir. Natijada chegarada yuklarni qayta yuklash majburiyati yuzaga kelishi mumkin. Bu esa modelimizdagi vaqt va xarajat omillarini keskin sun‘iy ravishda oshiradi.

3. Janubiy Osiyoga chiquvchi “Trans-Afg‘on” yo‘lagidan Pokiston portlariga chiqish imkoni bo‘lsada, Pokiston va O‘zbekiston o‘rtasidagi tranzit savdo bitimlari (APTTA) amaliyotda to‘liq ishlatilmaydi. Chegarada o‘zbek yuk mashinalarining kunlab ushlanib qolishi, qo‘shimcha norasmiy to‘lovlar va byurokratiya sababli logistika xarajatlari tovar qiymatining rekord darajadagi 27 foizini tashkil qilmoqda. Natijada, Janubiy Osiyo bozoriga arzon mahsulot yetkazib berish g‘oyasi o‘zini oqlamayapti.

Mamlakatimiz eksport mahsulotlarining logistik to‘siqlar ortidan raqobatdoshligini yo‘qotish va “O‘zbekiston – 2030” strategiyasida ko‘zlangan maqsadlarga erishish uchun qat’iy vazifalarni belgilab olish muhim:

1. Investitsiyalar, savdo va sanost vazirligi hamda Transport vazirligi Qirg‘iziston, Qozog‘iston va Turkmaniston bilan kamida 5 yillik muddatga o‘zaro differensiyalangan “yagona tranzit tarifi” (Through-rate) bo‘yicha qat’iy bitimlar imzolashi shart. Eksportyor har yili tariflar o‘zgarishidan xavfsirab yashamasligi, transport xarajatlarini aniq prognoz qila olishi kerak.

2. Chegaralardagi yuk tashish va qayta yuklash vaqtini qisqartirish uchun Andijon (Xitoy yo‘nalishi uchun) va Termiz (Janub yo‘nalishi uchun) hududlarida yirik xalqaro logistika xablarini — “quruqlikdagi portlar”ni xususiy sektor mablag‘lari hisobidan tashkil etish zarur. Bu bojxona rasmiylashtiruv vaqtini 4 soatdan 3 kungacha qisqartirish imkonini beradi.

3. Hukumat korxonalarga quruq pul berishni to‘xtatib, mablag‘larni mamlakat ichidagi transport sotib olishga (konteynerlar parkini kengaytirish, xususiy temir yo‘l operatorlarini ko‘paytirish) yo‘naltirishi lozim. Transport bozorida “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJning monopoliyasiga chek qo‘yib, xususiy logistika kompaniyalari o‘rtasida raqobat vujudga keltirilsa, ichki tashish tariflari tabiiy ravishda 15-20 foizga arzonlashadi.

O‘zbekiston kabi daryo va dengiz yo‘llaridan butkul uzilib qolgan mamlakat uchun transport marshrutlarining erkinligi va xilma-xilligi shunchaki qulaylik emas, balki davlatning iqtisodiy suverenitetini belgilovchi bosh omildir. Bugungi o‘zgaruvchan dunyoda faqat bitta geosiyosiy qutbga yoki yagona tranzit davlatga tayanib qolish – milliy iqtisodiyot taqdirini tashqi kuchlar ixtiyoriga topshirib qo‘yish bilan barobardir.

O‘tkazilgan chuqur tahlillarimiz shuni ko‘rsatadiki, eksport salohiyatini tubdan o‘zgartirish uchun faqat ichki ishlab chiqarishni rag‘batlantirish yetarli emas. Biz chegaradan tashqaridagi logistik to‘siqlarni yenga olmas ekanmiz, ichkaridagi har qanday islohot samarasiz bo‘lib qolaveradi.

Birinchidan, kelajakda tashqi savdo siyosatini rejalashtirishda nominal masofani o‘lchash prinsiplaridan voz kechib, “iqtisodiy vaqt va xarajat” ko‘rsatkichlariga tayanish shart. Amaliyotda yo‘lning geografik jihatdan qisqaligi har doim ham uning arzonligini anglatmaydi. Agar qo‘shni davlatlar bilan tariflar va huquqiy normalar muvofiqlashtirilmasa, eng yaqin yo‘nalish ham eng qimmat yo‘lakka aylanishi mumkin. Shu sababli, savdo diplomatiyasini transport diplomatiyasi bilan uzviy bog‘liq holda olib borish lozim.

Ikkinchidan, transport bozoridagi surunkali monopoliyaga chek qo‘ymasdan turib, tashqi bozorlarda raqobatbardosh bo‘lish imkonsiz. Davlat transport sohasiga xususiy operatorlarni dadil kiritishi va ularga teng sharoitlar yaratishi kerak. Sog‘lom ichki raqobat muhitigina xizmat ko‘rsatish sifatini oshiradi va tariflarning tabiiy ravishda pasayishiga olib keladi. Davlatning vazifasi – logistika bilan bevosita shug‘ullanish emas, balki xususiy sektor uchun xavfsiz va barqaror qonuniy maydon yaratishdan iboratdir.

Yakuniy xulosa sifatida ta’kidlash joizki, transport koridorlarini diversifikatsiya qilish strategiyasi shunchaki yangi yo‘llarni qidirish emas, balki milliy mahsulotlarning jahon bozoridagi jozibadorligini kafolatlovchi xavfsizlik qalqonidir. Faqatgina qat’iy institutsional islohotlar, aqlli savdo bitimlari va xususiy investitsiyalar uyg‘unligi O‘zbekistonni geografik “tuzoq”dan olib chiqib, global iqtisodiy makonning teng huquqli va faol ishtirokchisiga aylantira oladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 11-sentabrdagi “O‘zbekiston – 2030” strategiyasi to‘g‘risida”gi PF-158-sonli Farmoni.
2. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yil 16-oktabrdagi “O‘zbekiston Respublikasi temir yo‘l transporti sohasini tubdan isloh qilish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-329-sonli Qarori.
3. Limao, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, Geography, and Transport Costs. *The World Bank Economic Review*, 15(3), 451-479.
4. Rodrik, D. (2014). Green Industrial Policy. *Oxford Review of Economic Policy*, 30(3), 469-491.

5. Mustafakulov, Sh. I. (2021). Milliy iqtisodiyotning raqobatbardoshligi: nazariya va amaliyot. Toshkent: “Iqtisod-Moliya” nashriyoti.
6. World Bank. (2025). Connecting Central Asia to Global Markets: Transport and Logistics Challenges in Uzbekistan. Washington, DC: World Bank Group.
7. Wooldridge, J. M. (2020). Introductory Econometrics: A Modern Approach (7th ed.). Cengage Learning.
8. Anderson, J. E., & Van Wincoop, E. (2004). Trade Costs. Journal of Economic Literature, 42(3), 691-751
9. Arvis, J. F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T. (2023). Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy. World Bank Group.
10. Nordas, H. K., & Piermartini, R. (2004). Infrastructure and Trade. World Trade Organization (WTO) Staff Working Paper, No. ERSD-2004-04.
11. O‘zbekiston Respublikasining 2019-yil 23-oktabrdagi “Transport to‘g‘risida”gi O‘RQ-573-sonli Qonuni.