

MARKAZIY OSIYO TRANSPORT TIZIMLARINING XALQARO TRANSPORT YO'LAKLARIGA INTEGRATSIYALASHUVINING ZAMONAVIY HOLATI

Odiljonova Xusniya Ergashali qizi

Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya universiteti (JIDU) magistrant,

+99850 207 50 27

E-mail: odiljonovakhusniya@gmail.com

Annotatsiya: Tezisdan Markaziy Osiyo transport tizimlarining O'rta yo'lak (TITR) va CAREC dasturi orqali xalqaro transport yo'laklariga integratsiyalashuvi tahlil qilinadi. Mintaqaning geografik joylashuvi passiv kamchilikdan faol geoiqtisodiy resursga aylanayotgani, biroq bu jarayon institutsional islohotlar va raqamli transformatsiyaga bog'liq ekani ko'rsatiladi.

Kalit so'zlar: Markaziy Osiyo; O'rta yo'lak; TITR; CAREC; xalqaro transport yo'lagi; tranzaksion xarajatlar; integratsiya; Logistika samaradorligi indeksi.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ В МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ

Аннотация: Анализируется интеграция транспортных систем Центральной Азии в международные маршруты через Срединный коридор (TMTM) и программу ЦАРЭС. Показано, что географическое положение региона превращается из пассивного недостатка в активный геоэкономический ресурс, однако устойчивость процесса зависит от институциональных реформ и цифровой трансформации.

Ключевые слова: Центральная Азия; Срединный коридор; TMTM; ЦАРЭС; международный транспортный маршрут; транзакционные издержки; интеграция; Индекс эффективности логистики.

THE CURRENT STATE OF CENTRAL ASIAN TRANSPORT SYSTEMS' INTEGRATION INTO INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTES

Abstract: The paper analyses how Central Asian transport systems are integrated into international transport routes through the Middle Corridor (TITR) and the CAREC Program. It shows that the region's location is turning from a passive disadvantage into an active geoeconomic resource, while the sustainability of this process depends on institutional reform and digital transformation.

Keywords: Central Asia; Middle Corridor; TITR; CAREC; international transport route; transaction costs; integration; Logistics Performance Index.

Markaziy Osiyoning besh davlati tarixan dengizga bevosita chiqish imkoniyatiga ega bo'lmagani sababli xalqaro savdoda yuqori tranzit xarajatlariga duch kelib kelgan. Biroq mintaqaning haqiqiy ahamiyati uni faqat o'z ichida emas, balki Sharq bilan G'arbni, ya'ni Xitoy va Yevropani bog'lovchi geografik tugun sifatida ko'rganda namoyon bo'ladi. So'nggi o'n yillikda bu joylashuv passiv kamchilikdan faol geoiqtisodiy resursga aylanmoqda.

Bunga uchta o'zaro bog'liq omil sabab bo'ldi. Birinchidan, Xitoy–Yevropa savdo aylanmasi barqaror o'sdi. Ikkinchidan, 2022-yil fevralidan boshlangan Rossiya–Ukraina mojarosi tufayli an'anaviy Shimoliy yo'lak (Rossiya va Belarus orqali) transport-siyosiy xavf zonasiga aylandi. Uchinchidan, G'arb kompaniyalari ta'minot zanjirlarini geosiyosiy xavflardan himoya qilish (de-risking) strategiyasi doirasida muqobil yo'nalishlarni izlay boshladi. Shu bois tezisning maqsadi ikki institutsional mexanizm — O'rta yo'lak (TITR) va CAREC dasturi — mintaqani xalqaro transport tizimiga qanday bog'lab turganini baholashdir.

O'rta yo'lak, ya'ni Trans-Kaspiy xalqaro transport yo'nalishi, Xitoyning g'arbiy hududlaridan Markaziy Osiyo, Kaspiy dengizi, Janubiy Kavkaz va Turkiya orqali Yevropaga boradigan multimodal tarmoqdir: u taxminan 4 250 km temir yo'l va 500 km dengiz (parom) qismidan iborat [1]. 2022-yilgacha u Xitoy–Yevropa quruqlik tashuvlarining atigi 2–3 foizini o'z zimmasiga olgan, ya'ni amalda ikkinchi darajali yo'nalish hisoblangan [1]. Vaziyat keskin o'zgardi: Qozog'iston Transport vazirligi ma'lumotiga ko'ra, 2024-yilning dastlabki o'n bir oyida yo'lak bo'yicha yuk hajmi 4,1 mln tonnaga yetib, 2023-yilning mos davriga nisbatan 63 foizga oshdi [2].

Qiziq jihati shundaki, vaqt va narx bo'yicha O'rta yo'lak Shimoliy yo'lakdan deyarli farq qilmaydi: muallif hisob-kitoblariga ko'ra, birinchisida yetkazish taxminan 20–25 kun, ikkinchisida ≈ 19 kun [1]. Demak, yo'lakning asosiy raqobat omili narx emas, balki diversifikatsiya va geosiyosiy tavakkalchilikni boshqarishdir. Kompaniyalar endi faqat masofa va tarifni emas, yo'lning barqarorligi va bashorat qilinuvchanligini ham baholamoqda, bu esa yangi institutsional tartiblarni talab qiladi. 2024-yilda Trans-Kaspiy yo'lagi muvofiqlashtirish platformasi tashkil etildi [3], 2025-yil avgustida esa Xitoy temir yo'l konteyner tashish kompaniyasi "Middle Corridor Multimodal" qo'shma korxonasiga qo'shildi [2]. Shimoliy yo'lak hozircha to'liq to'xtamagani uchun O'rta yo'lak monopol emas, to'ldiruvchi, ammo tez rivojlanayotgan segment bo'lib qolmoqda.

Yo'lakning tizimli zaif tomoni — Kaspiy dengizini kema-parom orqali kesib o'tish zarurati bo'lib, Aktau va Kuryk portlarining cheklangan quvvati, eskirgan infratuzilma va ob-havo bilan bog'liq uzilishlar uni yanada kuchaytiradi [3]. Jahon banki hisob-kitoblariga ko'ra, tegishli investitsiya va siyosiy islohotlar amalga oshirilsa, yo'lak bo'yicha yuk hajmi 2030-yilga borib 2021-yil darajasidan uch baravar oshib, yiliga 11 mln tonnaga yetishi, yo'l vaqti esa ikki baravar qisqarishi mumkin [4]. Vaqt omili muhim: har bir qo'shimcha tranzit kuni sanoat mahsulotlari uchun kuniga 0,6–2,1 foizli tarif to'sig'iga teng xarajat keltiradi [5]. Shu sababli integratsiyalashuv mintaqa uchun doimiy ustunlik emas, balki strategik foydalanish zarur bo'lgan "imkoniyatlar oynasi" sifatida qaralishi lozim.

O'rta yo'lak asosan Xitoy–Yevropa o'qiga qaratilgan bo'lsa, Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik (CAREC) dasturi kengroq geografik qamrovga ega: 1997-yilda Osiyo taraqqiyot banki tashabbusi bilan tashkil etilgan dastur hozir 11 ta a'zo davlatni birlashtiradi va oltita multimodal transport yo'lagini rivojlantiradi [6]. Dastur doirasida 2020-yilgi maqsadlar — 7 800 km yo'l va 1 800 km temir yo'l — 2017-yilning o'zidayoq bajarilgan; Transport strategiyasi 2030 esa e'tiborni qurilishdan tarmoq sifati, multimodal bog'lanish va yo'l xavfsizligiga o'tkazadi [6]. Kouzning tranzaksion xarajatlar nazariyasi nuqtai nazaridan [7] bu mantiqiy: jismoniy infratuzilma mavjud bo'lsa-da, murakkab bojxona tartiblari va yagona operator tizimining yo'qligi tranzaksion xarajatlarni sun'iy oshiradi, shuning uchun dasturning asosiy qiymati chegara o'tish tartiblarini soddalashtirish va institutsional muvofiqlashtirishda namoyon bo'ladi.

Mintaqaning ahamiyatini xolisona baholash uchun uni boshqa yirik tashabbuslar kontekstida ko'rish zarur. Xitoyning “Bir kamar, bir yo'l” tashabbusida Markaziy Osiyo g'arbiy yo'nalishning tayanch hududi hisoblanadi, biroq global miqyosda dengiz yo'li ustunligini saqlab qolmoqda. 2023-yilda e'lon qilingan Hindiston–Yaqin Sharq–Yevropa yo'lagi (IMEC) esa O'rta yo'lak yagona muqobil emasligini, u bir qator raqobatdosh tashabbuslar orasida o'z o'rnini mustahkamlashga harakat qilayotganini ko'rsatadi. Yevropa Ittifoqi 2024-yil boshida O'rta yo'lakni qo'llab-quvvatlash uchun 10 mlrd yevro investitsiya e'lon qildi [8]. Mintaqa ichida Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston temir yo'li loyihasi, qariyb 30 yillik muhokamadan so'ng, 2025-yil dekabrda moliyalashtirish bitimi imzolanishi bilan qurilish bosqichiga o'tdi [9].

Integratsiya darajasini Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksi (LPI) yaxshi aks ettiradi: Markaziy Osiyo davlatlari LPI 2023 shkalasining o'rtacha-past qismida (taxminan 2,3–2,7 ball) joylashgan, masalan Qirg'iziston 2,3, Qozog'iston 2,7 ball [10]. Demak, mintaqaning integratsiya salohiyati hali to'liq ro'yobga chiqmagan.

Xulosa qilib aytganda, O'rta yo'lak Xitoy va Yevropani, CAREC esa Janubiy Osiyo, Kavkaz va Yaqin Sharqni bog'lab, Markaziy Osiyoni yevroosiyo ta'minot zanjirlarining markaziy bo'g'iniga aylantirmoqda. Biroq bu jarayonning barqarorligi, institutsional nazariyaga ko'ra, avvalo mamlakatlarning raqamli transformatsiya va institutsional islohotlar sohasidagi sa'y-harakatlariga bog'liq: kuchli infratuzilmaning o'zi emas, bojxona tartiblarining soddaligi, yuk kuzatuv va portlar quvvati integratsiyaning haqiqiy samarasini belgilaydi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Muallifning magistrlik dissertatsiyasi, 2.2-bo'lim (GEODIS, 2026; SeaRates, 2024; World Bank Group, 2024 ma'lumotlari asosida).
2. Jamestown Foundation. (2026). Middle Corridor makes progress toward operational reality. <https://jamestown.org/middle-corridor-makes-progress-toward-operational-reality/>

3. Geopolitical Monitor. (2025). The Middle Corridor: A route born of the new Eurasian geopolitics. <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-route-born-of-the-new-eurasian-geopolitics/>
4. World Bank. (2023). The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. Washington, DC: World Bank. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099111723122527465>
5. Hummels D. L., Schaur G. (2013). Time as a trade barrier. American Economic Review, 103(7), 2935–2959. <https://doi.org/10.1257/aer.103.7.2935>
6. CAREC Program. (2020). CAREC Transport Strategy 2030. <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf>
7. Coase R. H. (1937). The nature of the firm. Economica, 4(16), 386–405. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0335.1937.tb00002.x>
8. The Astana Times. (2024). Kazakhstan’s role in shaping Trans-Caspian transport route. <https://astanatimes.com/2024/05/kazakhstans-role-in-shaping-trans-caspian-transport-route/>
9. Gazeta.uz. (2025). Financing agreement signed for China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway. <https://www.gazeta.uz/en/2025/12/18/financing/>
10. World Bank. (2023). Logistics Performance Index 2023: International LPI [Data set]. <https://lpi.worldbank.org/index.php/international/global>