MARKAZIY OSIYO MAMLAKATLARI TRANSPORT INFRATUZILMASINING O'ZIGA XOS XUSUSIYATLARI

Odiljonova Husniya
Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya universiteti, magistrant, o'qituvchi
odiljonovakhusniya@gmail.com

Annotatsiya: Tezisda Markaziy Osiyo davlatlarining transport infratuzilmasi dengizga chiqish imkoniyatining yo'qligi va institutsional muhit nuqtai nazaridan qiyosiy tahlil qilinadi. Temir yo'l tarmog'i zichligi bo'yicha Qozog'iston (≈5,9 km/1000 km²) va O'zbekiston ko'rsatkichlari solishtirilib, kam zichlikdagi tarmoqlar uchun uni xalqaro transport yo'laklariga ulanish tugunlarida samarali joylashtirish zarurligi asoslanadi.

Kalit so'zlar: Markaziy Osiyo; transport infratuzilmasi; ikki karra materik ichida joylashgan davlat; quruqlikka tutashgan rivojlanayotgan davlatlar (LLDC); temir yo'l zichligi; tranzit; institutsional muhit; integratsiya.

ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Аннотация: Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии сравнивается с учётом отсутствия выхода к морю и качества институциональной среды. На основе плотности железнодорожной сети (Казахстан — ≈5,9 км/1000 км²) обосновывается необходимость эффективного размещения ограниченной инфраструктуры в узлах интеграции с международными транспортными маршрутами.

Ключевые слова: Центральная Азия; транспортная инфраструктура; страна, дважды не имеющая выхода к морю; развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (LLDC); плотность железных дорог; транзит; институциональная среда; интеграция.

SPECIFIC FEATURES OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE CENTRAL ASIAN COUNTRIES

Abstract: The paper compares the transport infrastructure of Central Asian countries in light of their lack of sea access and the quality of their institutional environment. Based on railway network density (Kazakhstan: ≈5.9 km per 1,000 km²), it argues that low-density networks should be deployed efficiently at the nodes linking them to international transport routes.

Keywords: Central Asia; transport infrastructure; doubly landlocked country; landlocked developing countries (LLDC); railway density; transit; institutional environment; integration.

Markaziy Osiyoning besh davlati geografik jihatdan quruqlikka tutashgan, ulardan O'zbekiston esa Yevropadagi Lixtenshteyn bilan birga dunyodagi ikkita ikki karra materik ichida joylashgan (double landlocked) davlatdan biri: dengiz portiga yetib borish uchun kamida ikki davlat hududini kesib o'tish kerak [1]. Tranzit iqtisodiyoti nuqtai nazaridan bu muhim, chunki BMTning 2025-yilgi hisobotiga ko'ra, quruqlikka tutashgan rivojlanayotgan davlatlar (LLDC) eksporti uchun birlik logistika xarajatlari tranzit rivojlanayotgan davlatlarnikidan 63 foiz, importda esa 75 foiz yuqori; mintaqadagi qirg'oq davlatlari

© Ushbu material Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) litsenziyasi asosida tarqatiladi.

bilan solishtirilganda farq 27–60 foizni tashkil etadi [2]. UNCTAD bahosiga ko‘ra, umumiy savdo xarajatlari qirg‘oq davlatlariga nisbatan o‘rtacha 1,4 baravar yuqori [3], rivojlanish darajasi esa dengizga chiqish imkoniyati bo‘lgan holatdagidan taxminan 20 foiz past [4].

Biroq geografik “noqulaylik” iqtisodiy zararga hamma joyda bir xil darajada aylanavermaydi. Institutsional iqtisodiyot nazariyasiga ko‘ra, buni ko‘p jihatdan mamlakat ichidagi institutsional muhit sifati, chegara o‘tish tartiblarining shaffofligi va transport infratuzilmasining texnik holati belgilaydi [5]. Shu sababli tezisda mintaqaning har bir davlati infratuzilmasi alohida ko‘rib chiqilib, ularning o‘ziga xosligi aniqlanadi.

O‘zbekistonda temir yo‘l tarmog‘ini “O‘zbekiston temir yo‘llari” AJ boshqaradi: rasmiy baholarda asosiy tarmoq uzunligi ≈4,7 ming km [6], kompaniya hisobidagi umumiy uzunlik esa 2024-yil boshiga 7,4 ming km (shundan 2,5 ming km elektrlashtirilgan) deb ko‘rsatiladi; kompaniyada 91 ming kishi ishlaydi, temir yo‘l umumiy yuk aylanmasining ≈25 foizini tashiydi. Transport sohasi YaIMning 6,4 foizini, investitsiyalarning 7,4 foizini va xizmatlar bozorining 29,5 foizini tashkil etadi [7]. Bu infratuzilma shunchaki tashish vazifasini emas, milliy iqtisodiyotning tarkibiy segmenti rolini ham bajarishini ko‘rsatadi.

Qozog‘iston mintaqaning eng yirik hududiy qamroviga ega: asosiy temir yo‘l tarmog‘i 16 ming km, biroq uning 57 foizi eskirgan, bu harakat tezligi va xavfsizligiga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda [8]. 2029-yilgacha 5 ming km yo‘lni yangi qurish va modernizatsiya qilish hamda 11 ming km da ta’mirlash ishlari rejalashtirilgan; besh xalqaro temir yo‘l yo‘nalishi o‘tgan mamlakatda temir yo‘l orqali tranzit hajmi 2024-yilda 27,4 mln tonna bo‘ldi va 2029-yilga borib 67 mln tonnaga yetkazish ko‘zda tutilmoqda [9]. Bu raqamni mamlakatning barcha turdagi tranzitidan ajratish kerak: barcha transport turlari bo‘yicha tranzit 2025-yilda 36,9 mln tonnaga yetgan (2024-yilda 34,6 mln t) [10].

Qirg‘iziston va Tojikiston infratuzilmasining shakllanishida relyef hal qiluvchi: ikkala mamlakat hududining taxminan 90 foizi tog‘li, bu Torugart kabi baland tog‘ dovonlari orqali o‘tuvchi yo‘llarning mavsumiy yopilishiga olib keladi; qurilish xarajatlari yuqori bo‘lgani uchun ikkala davlat temir yo‘l o‘rniga avtomobil transportiga tayanadi, yo‘llarning katta qismi esa Sobiq Ittifoq davrida qurilgan [11]. CAREC 1-yo‘lagi doirasidagi Bishkek–Torugart yo‘li loyihasida yo‘l va bojxona infratuzilmasini yaxshilash orqali Xitoy chegarasidagi tashish vaqtini 3–4 kundan 2 kungacha qisqartirish rejalashtirilgan [11]. Demak, tog‘li davlatlar uchun integratsiya, avvalo, yo‘l sifati va chegara infratuzilmasini yaxshilash orqali, nisbatan kam xarajat bilan amalga oshirilishi mumkin. Turkmaniston temir yo‘l tarmog‘i (≈4 980 km) “Turkmendemiryollari” tomonidan boshqariladi va 10 236 km gacha kengaytirilmoqda, ammo ochiq statistika boshqa davlatlarga nisbatan cheklangan [11].

Mintaqani xalqaro miqyosda baholash uchun temir yo‘l tarmog‘i zichligi (tarmoq uzunligining hudud maydoniga nisbati) hisoblandi [11]. Qozog‘istonda u ≈5,9 km/1000 km², Turkmanistonda ≈10,1, O‘zbekistonda esa ≈10,5 (4,7 ming km bo‘yicha) dan ≈16,5 gacha (7,4 ming km bo‘yicha); solishtirish uchun Xitoyda ≈16,9, Germaniyada ≈109,8 km/1000 km². Qozog‘iston ko‘rsatkichi Xitoynikidan taxminan uch baravar, Germaniyanikidan 18 baravardan ko‘p past, bu avvalo ulkan hudud va past aholi zichligi bilan izohlanadi. O‘zbekiston ixcham hududi tufayli nisbatan yuqori zichlikka ega, biroq uning uzunligi hisoblash usuliga bog‘liq bo‘lgani uchun taqqoslashda ikkala ko‘rsatkichni ko‘rsatish to‘g‘ri bo‘ladi. Qirg‘iziston va Tojikistonning temir yo‘li uzuq-yuluq bo‘lgani sababli zichlik hisoblanmadi, bu holatning o‘zi avtomobil transportiga yuqori bog‘liqlikni tasdiqlaydi.

Infratuzilma zichligi va sifati Porterning “omillar sharoiti” (factor conditions) tarkibiy qismi sifatida mamlakatning xalqaro raqobatbardoshligiga ta’sir qiladi [12]. Kam zichlikdagi tarmoqlarga ega

© Ushbu material Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) litsenziyasi asosida tarqatiladi.

davlatlar uchun mavjud infratuzilmani xalqaro transport yo‘laklariga integratsiyalashuv tugunlarida samarali joylashtirish uni har tomonlama kengaytirishdan ko‘ra ko‘proq iqtisodiy samara berishi mumkin (muallif xulosasi).

Xulosa qilib aytganda, Markaziy Osiyo davlatlari infratuzilmasi tabiiy-geografik sharoit, tarixiy meros va investitsiya salohiyati bo‘yicha sezilarli farqlanadi, biroq hammasi uchun dengizga bevosita chiqish imkoniyatining yo‘qligi va undan kelib chiqadigan yuqori tranzit xarajatlari umumiy muammo bo‘lib qolmoqda. Infratuzilma zichligi bo‘yicha yetakchi transport davlatlaridan orqada qolish mavjud infratuzilmani zamonaviy texnologiyalar va raqamli yechimlar orqali samaraliroq boshqarish zaruriyatini keltirib chiqaradi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. OPEC Fund. (2024). OPEC Fund Quarterly, 2024 Q1. P. 30. https://publications.opecfund.org/view/638798823/30/

2. UN-OHRLLS. (2025). Quantifying logistics costs of landlocked developing countries. New York: United Nations. https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/quantifying_logistics_costs_of_landlocked_developing_countries.pdf

3. UN News. (2025). Landlocked nations ‘invisible to much of the world’: UN trade and development chief. https://news.un.org/en/story/2025/08/1165591

4. UN-OHRLLS. Improving trade and transport for landlocked developing countries. New York: United Nations. https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/lldcs_publications/improving-trade-and-transport-for-landlocked-developing-countries.pdf

5. North D. C. (1990). Institutions, institutional change and economic performance. Cambridge: Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678

6. Yuz.uz. (2026). Proposals for developing the transportation and logistics system reviewed. https://yuz.uz/en/news/transport-logistika-tizimini-rivozlantiris-biica-takliflar

7. The Times of Central Asia. (2024). Steel highways: The state of Central Asia’s railways. https://timesca.com/steel-highways-a-look-at-central-asias-railways/

8. The Times of Central Asia. (2025). Kazakhstan accelerates railway modernization to boost transit capacity. https://timesca.com/kazakhstan-accelerates-railway-modernization-to-boost-transit-capacity/

9. Official Information Source of the Prime Minister of the Republic of Kazakhstan. (2025). Kazakhstan modernizes railway network and strengthens transit potential. https://primeminister.kz/en/news/execution-of-the-presidents-instruction-on-creating-a-transport-framework-kazakhstan-modernizes-railway-network-and-strengthens-transit-potential-30413

10. The Astana Times. (2026). Kazakhstan strengthens its role as Eurasian transit hub with 36.9 million tons of freight in 2025. https://astanatimes.com/2026/02/kazakhstan-strengthens-its-role-as-eurasian-transit-hub-with-36-9-million-tons-of-freight-in-2025/

11. Muallifning magistrlik dissertatsiyasi, 2.1-bo‘lim (ITF-OECD, 2024; CAREC Program, 2024; The State Council of the PRC, 2025 va boshqa manbalar asosida). [Birlamchi manbalar va URL manzillar nashrdan oldin qo‘shiladi.]

12. Porter M. E. (1990). The competitive advantage of nations. Harvard Business Review, 68(2), 73–93. https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations

© Ushbu material Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) litsenziyasi asosida tarqatiladi.