

**MARKAZIY OSIYODA TRANSPORT-LOGISTIKA TIZIMI:
MUAMMOLAR VA YECHIMLAR****Qayumov Kozim ¹**

¹ Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti
Jahon siyosati yo'nalishi bitiruvchisi hamda
Xalqaro reytinglar bilan ishlash bo'limi bosh mutaxassisi
Aloqa uchun: kozimkayumov123@gmail.com
+998 94 657 14 77

**MAQOLA
MA'LUMOTI****ANNOTATSIYA:****MAQOLA TARIXI:***Received: 28.11.2024**Revised: 29.11.2024**Accepted: 30.11.2024***KALIT SO'ZLAR:**

Logistika, iqtisodiy rivojlanish, Logistika samaradorligi, Bryussel Deklaratsiyasi, TRACECA, YKO, CAREC, "Bir makon, bir yo'l", Transafg'on, mintaqaviy integratsiya.

Logistika zamonaviy ishlab chiqarish tizimlarining muhim tarkibiy qismi bo'lib, makroiqtisodiy rivojlanishda muhim rol o'ynaydi. Rivojlangan mamlakatlarda umumiy logistika xarajatlari YaIMning taxminan 10 foizini tashkil etsa, rivojlanayotgan mamlakatlarda bu ko'rsatkich yanada yuqoriroq. Xarajatlardan tashqari, logistika samaradorligi ishlab chiqarish va ayirboshlash jarayonlariga bevosita ta'sir ko'rsatadi. Ushbu maqolada transport tizimlarini rivojlantirishning nazariy va metodologik asoslari, shuningdek, milliy va xalqaro tadqiqotlar tahlil qilinadi. Ayniqsa, dengiz yo'llariga chiqish uchun bir necha davlatlar orqali o'tishga majbur bo'lgan Markaziy Osiyo mamlakatlari, xususan O'zbekiston kabi dengizga chiqish yo'li bo'lmagan davlatlarning duch kelayotgan muammolari o'rganiladi. Mintaqaning eskirgan temir yo'l tizimi va tashkiliy to'siqlar kabi logistika infratuzilmasidagi samaradorlik yetishmovchiligi iqtisodiy o'sishga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda. Mintaqadagi transport va logistika tizimlarini yaxshilash uchun TRACECA, CAREC va Xitoyning "Bir kamar, bir yo'l" kabi xalqaro tashabbuslar tahlil qilinadi. Shuningdek, O'zbekistonning Transafg'on temir yo'li loyihasi kabi tashabbuslari

mintaqa uchun iqtisodiy va geosiyosiy foydalar va'da qilayotganiga alohida urg'u beriladi. Shu bilan birga, ushbu loyihalar oldidagi moliyalashtirish, texnologik modernizatsiya va geosiyosiy murakkabliklar kabi muammolar ham ko'rib chiqiladi.

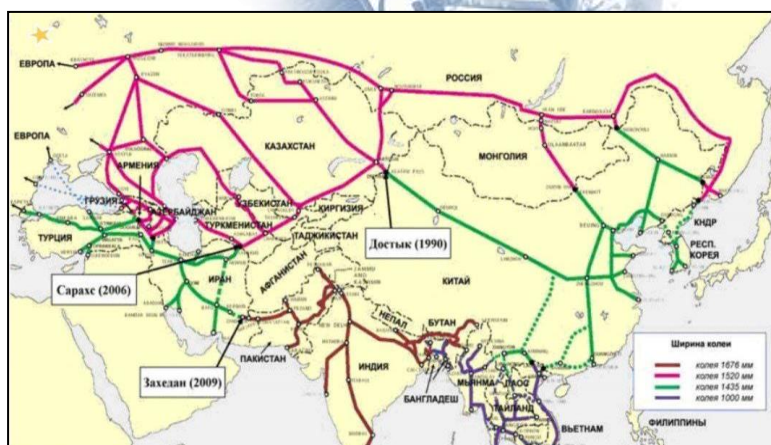
KIRISH. Transport-logistika tizimi mamlakatlarning nafaqat iqtisodiyotida, balki ularning siyosatida ham o'zining sezilarli darajadagi ta'sirini ko'rsata oladi. Markaziy Osiyo geografik nuqtai nazardan o'ta strategik hududda joylashganligini hisobga olinganda, ya'ni G'arb bilan Sharqning o'zaro ham iqtisodiy, ham siyosiy bog'lanishida katta ahamiyat kasb etishida, bu mintaqada transport-logistika tizimi mintaqah hukumatlarining hayot-mamot masalasi hamdir. Umuman olganda transport tizimini rivojlantirishning nazariy-uslubiy asoslari bir qator mahalliy va xorijlik olimlarning ilmiy tadqiqotlarida ham o'z aksini topgan. Misol uchun, Marek Ogrizek, Darya Adamska-Kmiech va Anna Klimachla zamonaviy jamiyatlarda barqaror transport tizimi va uning rolini o'rganishgan. Ularga ko'ra, barqaror transport tizimini shakllantirish joriy siyosat va yuqori texnologiyalarga ham bog'liqdir. Barqaror transport tizimi yo'l vaqtini qisqartiradi, shuning uchun u tovarlar va xizmatlar narxiga ta'sir qiladi [1]. Darhaqiqat, yo'l vaqtining qisqaligi va yo'lning naqadar tezligi maxsulotning sifatiga ta'sir o'tkazmasdan qolmaydi. Ya'ni, chegaralardagi byurokratik to'siqlar sababli keragidan ko'p ushlanib qolishlar, avtomobil yo'llarining sifati maxsulotning bozorga kirib kelishiga to'siq bo'lishi natijasida narx-navo ham sezilarli ravishda ko'tarilishi mumkin.

Yelena Kulipanova mamlakatlarning geografik joylashuvining iqtisodiy o'sishdagi rolini ko'rsatdi. Uning so'zlariga ko'ra, dengizga to'g'ridan-to'g'ri chiqa olmaydigan davlatlar transport xarajatlarining yuqoriligi tufayli iqtisodiy o'sishda bir qator kamchiliklarga ega, chunki bu mamlakatlar bir nechta boshqa davlatlarni kesib o'tishi talab etiladi. Dengizga bevosita chiqa olishi mumkin bo'lgan mamlakatlar esa dengiz va okeanni kesib o'tgandan so'ng yirik bozorlarga erkin chiqishlari mumkin bo'ladi [2]. Sir emaski, dunyodagi eng arzon transport bu dengiz yo'li hisoblanadi. Markaziy Osiyo davlatlari esa dunyo okeanlariga to'g'ridan-to'g'ri bevosita chiqa olmaydi, har bir Markaziy Osiyo davlati dengiz yo'llariga chiqish uchun qaysidir boshqa bir davlat (masalan, Rossiya, Eron, Pokiston) chegarasini kesib o'tishi lozim bo'ladi. Xususan, O'zbekiston dengizga chiqish uchun eng kamida ikki mamlakat hududini kesib o'tishi kerak bo'lgan dunyodagi ikki

davlatdan (yana biri Lixtenshteyn) biridir. Markaziy Osiyo davlatlarini rivojlantirishning yagona yo‘li esa bu integratsiya, transport va logistikadir.

Hozirda O‘zbekistonda iqtisodiyotning muhim tarmog‘i sifatida transport kommunikatsiyalarini jadal rivojlantirishga alohida e‘tibor qaratilmoqda. Bu borada, 2017–2021-yillarda O‘zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo‘nalishi bo‘yicha “Harakatlar strategiyasi”da “Milliy transport-logistika kompaniyalari o‘rtasida raqobat darajasini oshirish” [3] bo‘yicha muhim vazifalar belgilab berilganligi hamda O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlisga Murojaatnomasida “Mahsulotlarimizni ichki va tashqi bozorlarga yetkazish, ularning tannarxini tushirish uchun transport-logistika sohasini rivojlantirishimiz zarur” [4] deb ta’kidlangan edi. Bu o‘z navbatida mamlakat transport-tranzit salohiyatidan va zamonaviy yetkazib berish texnologiyalaridan samarali foydalanishni hamda transport tizimi samaradorligini oshirish yuzasidan ilmiy tadqiqotlar olib borishning maqsadga muvofiqligini ifodalaydi.

Markaziy Osiyodagi temir yo‘l haqida so‘z borsa, undan tranzit yo‘li sifatida foydalanish hamma davlatlarda ham yaxshi yo‘lga qo‘yilmagan (masalan, Tojikiston va Qirg‘izistonda). Markaziy Osiyo transport-logistika tizimining rivojlanishiga mavjud temir yo‘llarning holati va xususiyatlari va temir yo‘l qoplamalarining yetishmovchiligi to‘sqinlik qilib kelmoqda, bu esa ularning foyda keltirishidan ham ko‘ra zarar keltirmoqda. Temir yo‘lning har xil darajadagi kengligi ham muammoni keltirib chiqarayotgan omillardandir. Markaziy Osiyo mamlakatlarida yo‘lning kengligi 1520 mm, Yevropa va Osiyoning boshqa mintaqalarida esa 1435 mm, bu esa qo‘shimcha qiyinchiliklar va xarajatlarni talab qiladi, shu jumladan yuk tashish markazlarini rivojlantirishga undaydi (1-rasm [5]).



1-rasm

Osiyo mintaqasi temir yo'l liniyasi

Markaziy Osiyo temir yo'l logistikasining rivojlanmayotganligiga yana bir sabablardan biri bu texnik jihatdan eskirgan infratuzilmalar masalan, lokomotivlar, vagonlar, yuk ko'taruvchilar, texnologiyalar va xizmatlarning xalqaro sifat standartlaridan ortda qolganligidir. Yetkazib berish va transport qilinayotgan yukning narxiga salbiy ta'sir

ko'rsatadigan ijaraga olinayotgan vagonlarning baland narx ko'rsatkichlari ham shular jumlasidandir. Bundan tashqari, poyezd qoplamasining yomonlashishi oqibatida harakat tezligining pasayishi ham maxsulot sifatiga ta'sir o'tkazmasdan qolmaydi. Muammoni ijobiy hal etish va dengiz transporti bilan raqobatlasha olish uchun bugungi kundagi 60-70 km/soat tezlikni kamida 80-100 km/soatga ko'tarish lozim.

Yuklarni qayta ishlash, jo'natish, yuklash va qayta taqsimlash quvvatlarining yetarli darajada rivojlanmaganligi bilan bog'liq bo'lgan logistika jarayonlarining past sifatli bog'liqligi ba'zi hollarda yuklarning kech yetib borishiga yoki ularning yo'qolishiga ham olib keladi.

Markaziy Osiyo mamlakatlaridagi logistika tizimini batafsilroq ko'rib chiqsak, shuni ta'kidlash kerakki, uning asosiy kamchiliklari transport jarayonining tashkiliy va texnologik nomukammalligi va jismoniy bo'lmagan to'siqlardir, ulardan asosiylari:

- chegara punktlarida transport vositalarining uzoq vaqt mobaynida ushlanib qolishi; mintaqada davlatlarining hech biri chegaralarni kesib o'tishda har bir nazorat turidan o'tish uchun vaqt standartlarini qonuniy ravishda belgilamagan;

- tez-tez majburiy otopsiya holatlari va muhrlangan tranzit transport vositalari va yuklarni tekshirish bilan yo'lda transport vositalarini to'xtatish;

- avtomobil transporti bo'yicha ikki tomonlama shartnomalar asosida xalqaro avtotransport uchun ruxsatnoma tizimi;

- haydovchilar uchun viza olishning murakkab tartibi;

- transport vositalari egalari uchun javobgarlikni sug'urtalashning mintaqaviy tizimining yo'qligi va milliy sug'urta tashkilotlarida majburiy sug'urta qilish talablari.

Markaziy Osiyoda transport-logistika tizimi masalalarining iqtisodiy ahamiyati ham siyosiy jihatdagi ahamiyatidan kam emas, albatta. Mintaqa davlatlarining boy tabiiy resurslarga ega ekanligi uni xorij sarmoyasi uchun jozibador hududga aylantiradi. Biroq, tegishli transport va logistika infratuzilmasining yo'qligi mintaqaning iqtisodiy o'sishi va rivojlanishiga to'sqinlik qilmoqda, natijada transport xarajatlari yuqori bo'lib, bu hududda tadbirkorlik sub'yektlarining faoliyatini qiyinlashtirmoqda.

Mazkur muammolarga barham berish niyatida va mintaqaning transport-logistik tizimini rivojlantirish uchun katta davlatlar va xalqaro tashkilotlar o'zlarining loyihalarini ham taklif

etishmoqda. Masalan, TRACECA loyihasi (2-rasm). Ushbu loyiha 1993-yilda Bryussel Deklaratsiyasi asosida boshlangan. Doimiy Kotibiyat Bokuda joylashgan, tashkilot Yevropa Komissiyasi tomonidan moliyalashtiriladi. Dastlab TRACECA 8 mamlakat – Ozarbayjon, Armaniston, Gruziya, Qozog‘iston, Qirg‘iziston, Tojikiston, Turkmaniston va O‘zbekiston ishtirokida yaratilgan. Keyinchalik loyihaga Ukraina, Mo‘g‘uliston va Moldova qo‘shildi. 2000-yilda Turkiya, Ruminiya va Bolgariya asosiy TRACECA loyihasiga – Yevropa-Kavkaz–Osiyo yo‘lagini (YKO) rivojlantirish uchun xalqaro Transport to‘g‘risidagi asosiy ko‘p tomonlama bitimga qo‘shilishdi. 2009-yilda Eron YKOga qo‘shildi va Litva tashkilotning hukumatlararo komissiyasida kuzatuvchi maqomini oldi. Biroq, BMT Xavfsizlik Kengashi va Yevropa Ittifoqi tomonidan sanksiyalar kiritilganligi sababli, 2010-yildan keyin Eronga texnik yordam Yevropa Ittifoqi tomonidan ko‘rsatilmadi.

TRACECA loyihasi 2016-2026-yillar oralig‘i uchun maxsus strategiya ham ishlab chiqqan. Kelgusi davrlarda yo‘laknini barqaror rivojlantirish, xususan, TRACECA yo‘nalishlarining tranzit jozibadorligini oshirish uchun imkoniyatlar yaratadigan bir qator afzalliklar bilan esda qoladi [6].



2-rasm

TRACECA xaritasi [7]

Yuqoridagi loyihaga qo‘shimcha ravishda biz CAREC (Central Asian Regional Economic Cooperation - Markaziy Osiyo Mintaqaviy Iqtisodiy Hamkorligi)ni ham e‘tibordan chetda qoldirmasligimiz lozim. Ushbu loyiha Yevrosiyodagi transport kommunikatsiyalarni tizimli rivojlantirish nuqtai nazaridan juda muhim loyihalardandir.

CAREC dasturining asosiy maqsadi Yevropani Xitoy va Sharqiy Osiyo bilan bog'lash uchun mo'ljallangan oltita transport yo'lagini qurish hisoblanadi. Bu loyihaning umumiy ko'rinishi quyidagi xaritada keltirilgan.

"1-CAREC yo'nalishi" Yevropani Xitoy va Sharqiy Osiyo bilan bog'laydi. Yo'lak Rossiya Federatsiyasi bilan chegaradan Qozog'iston va Qirg'iziston orqali XXR ga o'tadi. Uning tarkibiga 13600 km avtomobil yo'llari va 12000 km temir yo'llar, 1 logistika markazi va 3 aeroport kiradi.

"2-CAREC yo'nalishi" Kavkaz va O'rta Yer dengizini Sharqiy Osiyo bilan bog'laydi. Yo'nalish Ozarbayjon, Qozog'iston, Turkmaniston, O'zbekiston, Tojikiston, Qirg'iziston va Xitoy orqali o'tadi. Uning tarkibiga 9900 km avtomobil va 9700 km temir yo'l kiradi.

"3-CAREC yo'nalishi"ga Rossiyaning Sibir mintaqasi g'arbi va janubidan Afg'oniston, Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston, Turkmaniston va O'zbekiston orqali Yaqin Sharq va Janubiy Osiyoga o'tadigan 6900 km avtomobil va 4800 km temir yo'llar kiradi.

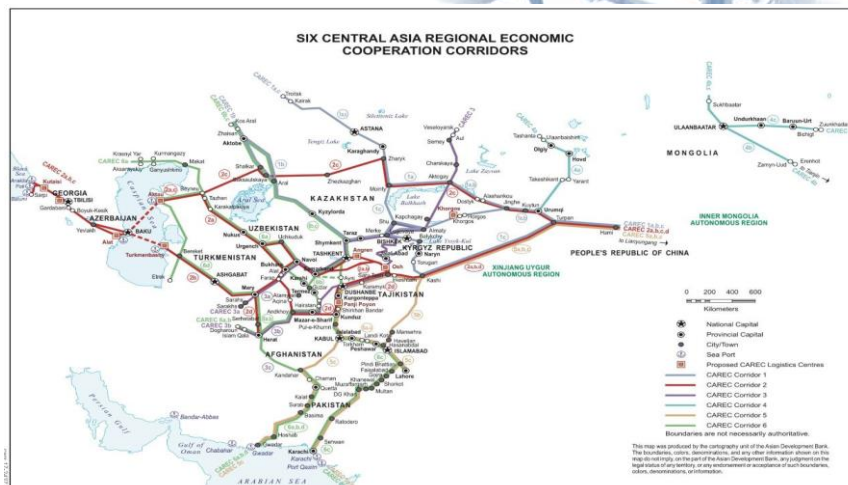
"4-CAREC yo'nalishi" Rossiya va Sharqiy Osiyoni Mo'g'uliston va Xitoy orqali bog'laydi. Marshrutga 2400 km avtomobil va 1100 km temir yo'l kiradi.

"5-CAREC yo'nalishi" Sharqiy Osiyoni Markaziy Osiyo orqali arab dengizi bilan bog'laydi. Yo'nalish Xitoy, Qirg'iziston, Tojikiston va Afg'oniston orqali o'tadi. Yo'lakda 3700 km avtomobil va 2000 km temir yo'l joylashgan.

"6-CAREC yo'nalishi" Yevropa va Rossiyaning Arab dengizidagi Karachi va Gvadar portlari yoki Fors ko'rfazidagi Bandarabbos porti bilan bog'laydigan uchta yo'nalishni o'z ichiga oladi. Marshrutga 10600 km avtomobil va 7200 km temir yo'li kiradi (3-rasm).

3-rasm

"CAREC" xaritasi



Yana bir Markaziy Osiyoning transport-logistika tizimini rivojlantira oladigan katta loyihalardan biri Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” loyihasidir (4-rasm). “Bir makon, bir yo‘l” Markaziy Osiyo, Yevropa va Afrika mintaqasida joylashgan 60 dan ortiq mamlakatlarni o‘zaro bog‘lovchi iqtisodiy yo‘laklarni yanada takomillashtirish hamda yangi transport va savdo yo‘llarini yaratishga qaratilgan. “Ipak yo‘li iqtisodiy kamari”ni shakllantirish g‘oyasi haqida ilk bor XXR raisi Si Szinpin 2013-yilning sentabrida Qozog‘istonga tashrifi chog‘i Nazarboyev universitetida so‘zlagan nutqida ma’lum qildi. O‘shanda Xitoy rahbari uchta Trans-Yevrosiyo iqtisodiy yo‘lagini: Xitoydan Markaziy Osiyo, Rossiya orqali Yevropaga (Boltiq dengizga qadar); Xitoydan Markaziy Osiyo va G‘arbiy Osiyo orqali Fors ko‘rfazi va O‘rtayer dengiziga qadar; Xitoydan Janubi-sharqiy Osiyo, Janubiy Osiyo va Hind okeaniga qadar iqtisodiy yo‘lak barpo etishni taklif qildi. [8]



4-rasm

“Bir makon, bir yo‘l” xaritasi

Markaziy Osiyo va Qozog‘iston, ayniqsa, “Bir makon, bir yo‘l” loyihasini amalga oshirish uchun strategik ahamiyatga ega. Markaziy Osiyo uchun loyiha istiqbolli hisoblanib, bu mintaqa mamlakatlariga o‘zaro aloqalarni yaxshilash, mintaqaviy savdoni kengaytirish va eskirgan transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish imkonini beradi. ammo bu katta loyihaning bir qator salbiy jihatlari ham borki, masalan, korrupsiyaga moyillik, noshaffof va shubhali moliyalashtirish, Xitoy tomondan keluvchi raqamli texnologiyalar xavfining mavjudligi, ekologiyaga ta’sir, kabilar tufayli loyihaning amalga oshirilishi, umumiy olganda, kechikib bormoqda.

O'zbekistonning transport yo'laklari rivojiga qo'shayotgan hissasi haqida gapiradigan bo'lsak, so'nggi vaqtlarda to'qqizinchi xalqaro transport yo'lagi bo'lishi kutilayotgan "Transafg'on" (Termiz-Mozori Sharif-Qobul-Peshovar) temir yo'lini barpo etish loyihasi, ta'bir joiz bo'lsa, asr loyihasi sifatida tez-tez muhokama maydonida ko'zga tashlanmoqda. Bu haqda gap ketar ekan, O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev shunday deydi: "Hozirgi kunda Markaziy Osiyoni Hind okeani bilan bog'laydigan Transafg'on transport yo'lagini barpo etish borasidagi dastlabki amaliy qadamlarni tashladik. Bu loyihani ro'yobga chiqarilishi butun mintaqamizda barqarorlik va iqtisodiy o'sishni ta'minlashga beqiyos xizmat qiladi". Bu haqda, avvalroq, davlatimiz rahbarining Oliy Majlisga yo'llagan Murojaatnomasida ham gap borgan edi [9].

"Termiz – Mozori-Sharif – Qobul – Peshovar" transafg'on temiryo'l loyihasining taxminiy qiymati 5 milliard dollarni tashkil etadi. Uzunligi 600 km bo'lgan temiryo'l Markaziy Osiyo mamlakatlari uchun Pokistonning yirik dengiz portlariga chiqish yo'lini ochadi. Loyiha to'liq amalga oshirilgach, Pokistondan O'zbekistonga yuk tashish 35 kun emas, 3-5 kun davom etishi, bitta standart yuk konteynerini tashish narxi qariyb uch barobarga arzonlashishi kutilmoqda. Shu bilan birga, ushbu yo'nalish bo'yicha yuk tashish hajmi 10 million tonnaga yetishi mumkin [10].

Hisob-kitoblarga qaraganda, Termiz shahridan Pokistonning Karachi portigacha atigi 600 kilometr yo'l bosish kifoya. Bu, xatto, mamlakatda bir shahardan ikkinchi shahargacha bo'lgan masofadan ham kam. Shu nuqtai nazardan, Pokiston yo'nalishi Markaziy Osiyodan Hind okeaniga olib boruvchi eng qisqa yo'l ekanini qayd etish joiz [11]. Boshqacha qilib aytganda, Transafg'on transport yo'lagini ochish, birinchidan, qo'shni Afg'onistonni Markaziy Osiyo bilan Janubiy Osiyoni o'zaro bog'lovchi ko'priksifatidagi tarixiy o'rnini qayta tiklashga xizmat qilsa, ikkinchidan, iqtisodiy, madaniy va ilmiy-gumanitar sohalarda hamkorlikni rivojlantirish uchun qulay imkoniyatlar yaratadi va nihoyat, ushbu zaminda tinchlik va barqarorlikni o'rnatilishidan O'zbekiston mutloq manfaatdordir.

Loyihani amalga oshirishdagi birinchi asosiy muammo bu moliyalashtiruvchi (taxminan 4,8 milliard dollar) tomonni izlashdir. Rasmiy Toshkent AQSh Xalqaro taraqqiyot moliya korporatsiyasi va boshqa moliyaviy institutlar (Jahon banki, osiyo taraqqiyot banki, Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki va boshqalar) mablag'larini jalb qilishni rejalashtirgan. Biroq hozircha hech qaysi tomon aniq majburiyatlarni o'z bo'yniga olmagan. Yaqinda ishlab chiqilgan texnik-iqtisodiy asoslar O'zbekiston tomonidan moliyalashtirilgani aytilmoqda va bunga qo'shimcha ravishda Pokiston liniya qurilishi uchun mablag' to'plashda yordam berishini ma'lum qilgan. Baxtga qarshi, Afg'oniston hech

qanday moliyaviy yordam bera olmaydi, chunki uning aktivlari G'arb davlatlari tomonidan muzlatilgan.

Yana bir to'siq topografik va mavsumiy cheklovlarni o'z ichiga oladi. Afg'onistonda ishlab chiquvchilar g'adur-budur, tog'li yerlar, chuqur vodiylar va quruq iqlim bilan kurashishlari kerak. Ushbu jismoniy cheklovlar, og'ir atrof-muhit sharoitlari bilan ishlab chiqaruvchilarni vaqtida harakat qilishlariga va tezroq moslashishlariga majbur etadi.

Jumladan, temir yo'l liniyasining bir qismi Hindukush tog'li hududidagi Salang dovoni orqali 3500 metr balandlikda o'tishi rejalashtirilgan. Bu uni dunyodagi eng baland temir yo'l liniyalaridan biriga aylantiradi. Salang dovoni qish mavsumida kuchli qor yog'ishi yoki qor ko'chkilariga moyil bo'lib, bu temir yo'lni uzoq vaqt davomida ishlamay qolishiga sabab bo'ladi. Temir yo'l liniyasini bu yerda qurish uchun ishlab chiqaruvchilar tog' ostida yana bir tunnel qazishlari kerak. Bu xarajatlarni oshishiga va transport faoliyati murakkablashishiga, investitsiyalarni kechikishiga yoki oldini olishiga turtki bo'lishi mumkin.

Biroq, 2022-yil yanvar oyida Afg'oniston tomoni Bag'lon va Bomiyan orqali temir yo'l yo'nalishini o'tkazishni tasdiqladi. Tog'lar bo'ylab o'tadigan Bag'lon-Bomiyan muqobil yo'nalishidan ko'pincha Salang dovoni ta'mirlash uchun vaqtincha yopilganda foydalaniladi.

Ushbu loyiha uchun yana bir to'siq - bu o'lhagichlar muammosidir. Afg'onistondagi temir yo'l liniyasi Rossiyaning 1520 millimetr kenglikdagi kalibrli temir yo'llari bilan quriladi, shuning uchun u O'zbekiston temir yo'llari bilan osongina bog'lanishi mumkin. Biroq Afg'oniston-Pokiston chegarasida temir yo'l kalibrini 1520 mm dan 1676 mm gacha o'zgartirish talab etiladi. Shuning uchun, temir yo'l texniklari g'ildirak izlarini o'zgartirganda, poyezdlar chegarada bir necha soat to'xtab turishi kerak bo'ladi. Bu jarayonning kechikishiga va maxsulot narxini oshishiga olib keladi [12].

Xulosa o'rnida shuni ta'kidlash kerakki, Markaziy Osiyoda iqtisodiy o'sish va mintaqaviy integratsiya uchun samarali logistika va transport tizimlari muhim ahamiyatga ega. Tadqiqotda mintaqa rivojlanishini to'xtatayotgan eskirgan infratuzilma, yuqori transport xarajatlari va tashkiliy samaradorlikning yetishmasligi kabi mavjud to'siqlar yoritiladi. TRACECA, CAREC va "Bir kamar, bir yo'l" kabi xalqaro loyihalar katta imkoniyatlarni taklif qilsa-da, ularning muvaffaqiyati logistika, moliyalashtirish va siyosiy muammolarni bartaraf etishga bog'liq. Trans-Afg'on temir yo'li kabi loyihalarda O'zbekistonning faol ishtiroki strategik investitsiyalar va hamkorlik muammolarni hal qilishda qanchalik muhimligini ko'rsatadi. Logistika tizimlarini yaxshilash nafaqat

bog'liqlikni oshiradi, balki mintaqada barqarorlik, iqtisodiy farovonlik va hamkorlikni rivojlantiradi.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. M.Ogryzek, D.Adamska-Kmiec and A.Klimach. Sustainable Transport: an efficient Transportation Network-Case Study. Sustainability 2020.12. // 8274/www.mpdj.com/journal/sustainability
2. E.Kulipanova. International Transport in Central Asia: Understanding the Patterns of (Non)Cooperation. Working paper. NO.2. 2012.p.20.
3. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha Harakatlar strategiyasi to'g'risida"gi PF-4947-sonli farmoni.[www.lex.uz.07.02.2017.// https://lex.uz/docs/-3107036](http://www.lex.uz.07.02.2017.//https://lex.uz/docs/-3107036)
4. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlisga murojaatnomasi. www.president.uz. 24-yanvar 2020-yil. // <https://president.uz/oz/3309>
5. Азимов П.Х., Наджмиддинов Д.И. Развитие региональной транспортно-логистической системы стран Центральной Азии в условиях глобализации мировой экономики // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. 2019. Т. 12, № 6. 89 с.
6. Strategy of the IGC TRACECA 2016-2026 // <http://www.traceca-org.org/en/home/strategy-of-igc-traceca-2016-2026/>
7. <https://www.azernews.az/business/227211.html>
8. <https://chinaglobalsouth.com/dev/podcasts/how-will-covid-19-impact-chinas-belt-road-initiative/>
9. "Xalq so'zi", www.xs.uz. 12.02.2021. // <https://xs.uz/uz/site/newspaper>
10. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Oliy Majlisga yo'llagan Murojaatnomasi.www.yuz.uz. 29.12.2020. // <https://yuz.uz/uz/news/prezidentning-oliy-majlisga-navbatdagi-murojaatnomasi-29-dekabr-kuni-boladi>
11. Transafg'on temiryo'li loyihasini amalga oshirish bo'yicha amaliy ishlar boshlandi// www.kun.uz. 18.07.2022. // <https://kun.uz/uz/news/2022/07/18/transafgon-temiryoli-loyihasini-amalga-oshirish-boyicha-amaliy-ishlar-boshlandi>
12. Sophia Nina Burna-Asefi. The Trans-afghan Railway Line: Back on Track? // <https://thediplomat.com/2022/07/the-trans-afghan-railway-line-back-on-track/>