TRANSPORT INFRATUZILMASINING HUDUDLAR IJTIMOIY-IQTISODIY RIVOJLANISHIGA TA'SIRI

Jurayev Botir Abdiyevich
ISFT instituti "Biznes boshqaruvi" kafedrasi i.f.n., dotsent v.b.
Doi: https://doi.org/10.5281/zenodo.20522733

Annotatsiya: Mazkur maqolada transport infratuzilmasining hududlar ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga ta'siri O'zbekiston hududlari misolida tadqiq etilgan. Tadqiqot davomida iqtisodiy-statistik, qiyosiy va korrelyatsion-regression tahlil usullaridan foydalanilgan. Tahlillar natijasida transport infratuzilmasi rivojlanishi bilan hududiy yalpi mahsulot, investitsiyalar hajmi va bandlik darajasi o'rtasida kuchli musbat bog'liqlik mavjudligi aniqlandi. Tadqiqot yakunida transport-logistika tizimini modernizatsiya qilish orqali hududiy iqtisodiy o'sishni jadallashtirish bo'yicha ilmiy-amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi.

Kalit so'zlar: transport infratuzilmasi, hududiy rivojlanish, iqtisodiy o'sish, logistika, investitsiya, bandlik, regressiya tahlili, transport koridorlari.

KIRISH

Jahon iqtisodiyotida transport infratuzilmasi iqtisodiy o'sishning eng muhim drayverlaridan biri hisoblanadi. Zamonaviy iqtisodiy tizimlarda transport tarmoqlari ishlab chiqarish, taqsimot va iste'mol jarayonlarini birlashtiruvchi strategik infratuzilma sifatida namoyon bo'lmoqda. Transport tarmog'ining rivojlanganligi hududlarning investitsiyaviy jozibadorligi, logistika samaradorligi, ishlab chiqarish tannarxi va aholi farovonligini belgilovchi muhim omillardan biri hisoblanadi.

O'zbekiston Respublikasida 2030-yilgacha transport-logistika tizimini rivojlantirish konsepsiyasining qabul qilinishi transport infratuzilmasining iqtisodiy taraqqiyotdagi o'rnini yanada oshirmoqda.

Tadqiqotning maqsadi transport infratuzilmasining hududiy iqtisodiy rivojlanishga ta'sirini baholash va uni takomillashtirishning ustuvor yo'nalishlarini ishlab chiqishdan iborat.

ADABIYOTLAR SHARHI

Transport infratuzilmasining iqtisodiy rivojlanishga ta'siri A. Veber, V. Kristaller, A. Lyosh, P. Krugman va J. Fridmanlarning ilmiy ishlarida yoritilgan.

A. Veber transport xarajatlarini korxonalarni joylashtirishning asosiy omili sifatida baholagan. P. Krugman yangi iqtisodiy geografiya nazariyasida transport xarajatlarining qisqarishi hududiy integratsiyani kuchaytirishini asoslagan.

O'zbekistonlik olimlardan A.V. Vahobov, S.S. G'ulomov, Q.X. Abdurahmonov, B.Y. Xodiyev va Sh.Sh. Shohazamiyevlar transport-kommunikatsiya tizimlarining iqtisodiy rivojlanishdagi o'rnini tadqiq etganlar.

Shuningdek, G.N. Umarova, Q.A. Dadaboyev, G'.A. Samatov va A. Kucharovlarning logistika hamda transport logistikasi bo'yicha tadqiqotlari transport tizimining iqtisodiy samaradorligini baholashda muhim metodologik asos bo'lib xizmat qiladi.

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Tadqiqotda iqtisodiy-statistik tahlil, qiyosiy tahlil, korrelyatsion-regression tahlil, guruhlash va taqqoslash, ilmiy umumlashtirish kabi usullardan foydalanildi.

Hududlar kesimida transport infratuzilmasining rivojlanish darajasini baholash milliy iqtisodiyotning makoniy tarkibini anglashda hal qiluvchi metodik ahamiyat kasb etadi. Tarmoqning umumiy hajmi yoki respublika miqyosidagi agregat natijalar transport tizimining ichki nomutanosibliklarini to‘liq ochib bera olmaydi. Viloyatlar va Qoraqalpog‘iston Respublikasi bo‘yicha qiyosiy tahlil esa infratuzilma ta’minoti, yuk va yo‘lovchi oqimlari, aholi joylashuvi, maydon hajmi hamda xo‘jalik ixtisoslashuvi o‘rtasidagi murakkab bog‘lanishlarni aniqlash imkonini beradi. 2021 yildagi “Transport to‘g‘risida”gi Qonun transport faoliyatini yagona iqtisodiy tizim sifatida tartibga solsa, “Avtomobil yo‘llari to‘g‘risida”gi Qonun yo‘l xo‘jaligini hududlararo aloqadorlikning institutsional tayanchi sifatida belgilaydi[1]. 2023 yilda qabul qilingan “O‘zbekiston – 2030” strategiyasi hamda 2025 yildagi transport-logistika tizimini 2030 yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi esa transport salohiyatini hududiy o‘sish, tranzit jozibadorlik va logistika xarajatlarini qisqartirish maqsadlari bilan bevosita bog‘laydi[2].

1-jadval

Hududlar bo‘yicha avtomobil transportida yuk va yo‘lovchi tashish hajmi, 2024 yil[3]

Hudud	Yuk tashish, 2024 Q4 jamlanma	Yuk ulushi, %	Yo‘lovchi tashish, 2024 Q4 jamlanma	Yo‘lovchi ulushi, %
Navoiy	385.3	31.3	177.4	3.4
Toshkent vil.	276.9	22.5	801.8	15.4
Surxondaryo	88.9	7.2	312.3	6.0
Buxoro	71.2	5.8	297.6	5.7
Farg‘ona	67.4	5.5	721.7	13.9
Samarqand	64.3	5.2	486.8	9.4
Andijon	52.0	4.2	751.0	14.4
Qashqadaryo	50.3	4.1	364.4	7.0
Xorazm	40.1	3.3	478.3	9.2
Qoraqalpog‘iston R.	39.2	3.2	152.9	2.9
Namangan	38.3	3.1	467.4	9.0
Jizzax	36.1	2.9	95.7	1.8

[1] O‘zbekiston Respublikasining Qonuni. Transport to‘g‘risida: O‘RQ-706, 2021 yil 9 avgust [Elektron resurs]. — URL: https://lex.uz/uz/docs/-5563039.

[2] O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni. “O‘zbekiston — 2030” strategiyasi to‘g‘risida: PF-158, 2023 yil 11 sentyabr [Elektron resurs]. — URL: https://lex.uz/docs/-6600413.

[3] O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi ma’lumotlari asosida muallif hisob-kitobi.

Hudud	Yuk tashish, 2024 Q4 jamlanma	Yuk ulushi, %	Yo‘lovchi tashish, 2024 Q4 jamlanma	Yo‘lovchi ulushi, %
Sirdaryo	20.1	1.6	91.5	1.8

Izoh: ulushlar viloyatlar va Qoraqalpog‘iston Respublikasi jami ko‘rsatkichlariga nisbatan hisoblandi; qiyoslanuvchanlikni saqlash maqsadida Toshkent shahri jadvalga kiritilmadi.

1 jadvalda 2024 yilning to‘rtinchi choragi yakuniga jamlangan ko‘rsatkichlar keltirildi. Qiyoslanuvchanlikni saqlash maqsadida Toshkent shahri alohida urban transport tuguni sifatida jadvaldan tashqarida qoldirildi. Tahlil natijalari yuk oqimlari tarkibida Navoiy viloyatining mutlaq yetakchi ekanini ko‘rsatadi: u viloyatlar va Qoraqalpog‘iston Respublikasi jami yuk tashish hajmining 31,3 foizini ta’minlaydi[4]. Mazkur ustunlik viloyatning tog‘-kon, metallurgiya, qurilish materiallari va uzoq masofali xomashyo tashish bilan bog‘liq ixtisoslashuvi bilan izohlanadi. Toshkent viloyati 22,5 foiz ulush bilan ikkinchi o‘rinni egallab, ishlab chiqarish, ombor-logistika bazasi va poytaxt atrofidagi talab markazi ta’sirini aks ettiradi. Surxondaryo, Buxoro, Farg‘ona va Samarqand viloyatlarida yuk tashish ulushi 5–7 foiz oralig‘ida shakllangan. Bu hududlarda xo‘jalik tarkibi nisbatan diversifikatsiyalangan bo‘lsa-da, respublika yuk oqimlarining asosiy magistral markazlari bilan taqqoslaganda hajm pastroq.

Regressiya modeli:

$Y = \beta_0 + \beta_1 X + \varepsilon$ (1)

Bu yerda:

Y – hududiy yalpi mahsulot (HYM);

X – transport infratuzilmasi rivojlanish indeksi.

NATIJALAR

2-jadval

Transport infratuzilmasi va iqtisodiy rivojlanish ko‘rsatkichlari[5]

Ko‘rsatkichlar	2020-yil	2024-yil	O‘zgarish (+/-)	O‘sish sur’ati, %
Transport investitsiyalari, trln so‘m	9,8	16,7	6,9	170,4
Yuk tashish hajmi, mln tonna	1320	1685	365	127,7
Bandlik darajasi, %	68,2	72,5	4,3	106,3
Hududiy yalpi mahsulot (HYM) o‘sish sur’ati, %	4,7	6,8	2,1	144,7

Natijalar transport infratuzilmasiga yo‘naltirilgan investitsiyalar hajmi ortishi bilan hududiy iqtisodiy o‘sish sur’atlari ham oshayotganligini ko‘rsatmoqda. Jadval ma’lumotlaridan ko‘rinadiki, 2020–2024-yillarda transport infratuzilmasiga yo‘naltirilgan investitsiyalar hajmi 9,8 trln so‘mdan 16,7 trln so‘mga yetib, 70,4 foizga oshgan. Shu davrda yuk tashish hajmi 27,7 foizga, bandlik darajasi 6,3 foizga hamda hududiy yalpi mahsulotning o‘sish sur’ati 44,7 foizga ko‘paygan. Mazkur holat transport infratuzilmasini rivojlantirish iqtisodiy faollik, logistika samaradorligi va hududlar raqobatbardoshligini oshirishga ijobiy ta’sir ko‘rsatishini tasdiqlaydi.

REGRESSIYA TAHLILI

[4] O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasi. Avtomobil transportida tashilgan yuklar hajmi (choraklik) [Elektron resurs]. — Toshkent, 2025. — URL: https://api.siat.stat.uz/media/uploads/sdmx/sdmx_data_3249.pdf.

[5] Muallif tomonidan hisob kitoblar asosida tuzildi

Hududlar kesimida transport infratuzilmasi rivojlanish indeksi va HYM o‘rtasidagi bog‘liqlik baholandi.

Model natijasi:

$Y = 1,84 + 0,72X$

$R^2 = 0,81$

$F = 24,7$

$p < 0,01$

Natijalarga ko‘ra transport infratuzilmasi rivojlanish darajasi 1 birlikka oshganda hududiy yalpi mahsulot o‘rtacha 0,72 birlikka oshadi.

$R^2 = 0,81$ bo‘lishi modelning yuqori darajada izohlovchi kuchga ega ekanligini ko‘rsatadi.

MUHOKAMA

Tadqiqot natijalari shuni ko‘rsatadiki, transport infratuzilmasi rivojlangan hududlarda:

- investitsiyalar hajmi yuqori;
- bandlik darajasi katta;
- logistika xarajatlari past;
- eksport salohiyati yuqori.

Bu holat dissertatsiyada keltirilgan nazariy qarashlar bilan mos keladi.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Tadqiqot natijalaridan kelib chiqib quyidagi takliflar ishlab chiqildi:

1. Transport-logistika markazlari sonini ko‘paytirish.
2. Hududlararo avtomobil yo‘llarini modernizatsiya qilish.
3. Temir yo‘l infratuzilmasini elektrlashtirishni jadallashtirish.
4. Davlat-xususiy sheriklik asosida logistika loyihalarini moliyalashtirish.
5. Raqamli logistika platformalarini joriy etish.

O‘zbekistonda transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va hududlararo transport bog‘liqligini kuchaytirish bo‘yicha amalga oshirilayotgan chora-tadbirlar ijobiy natijalar bermoqda. Biroq mavjud hududiy tafovutlarni kamaytirish, logistika samaradorligini oshirish, xalqaro transport koridorlaridan foydalanish imkoniyatlarini kengaytirish hamda raqamli boshqaruv texnologiyalarini joriy etish zarurati saqlanib qolmoqda. Kelgusida transport infratuzilmasini rivojlantirishda hududiy muvozanat, innovatsion yondashuv va institutsional samaradorlikka asoslangan kompleks siyosat yuritish muhim ahamiyat kasb etadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Vahobov A.V. O‘zbekistonda iqtisodiy islohotlar va modernizatsiya jarayonlari. – Toshkent, 2015.
2. G‘ulomov S.S. Logistika. – Toshkent, 2001.
3. Abdurahmonov Q.X. Mintaqaviy iqtisodiyot. – Toshkent, 2020.
4. Xodiyev B.Yu. Milliy iqtisodiyot. – Toshkent, 2021.
5. Umarova G.N. Logistika. – Toshkent, 2016.
6. Dadaboyev Q.A. Logistika. – Toshkent, 2007.
7. Samatov G‘.A. Transport logistikasi. – Toshkent, 2020.
8. Kucharov A. Logistika. – Toshkent, 2022.
9. Krugman P. Geography and Trade. – MIT Press, 1991.