



FAN, TA'LIM VA AMALIYOT INTEGRATSIYASI

ISSN: 2181-1776

Камалов Акмал Саидакбарович

“Ўзбекистон темир йўллари” АЖ

ЕВРОСИЁ МИНТАҚАСИНИНГ ТРАНСПОРТ-ТРАНЗИТ САЛОҲИЯТИ УНИНГ ИҚТИСОДИЙ РИВОЖЛАНИШИНИНГ МУҲИМ ОМИЛИ

Аннотация

Ушбу мақолада Евросиё минтақасининг транспорт-транзит салоҳияти унинг иқтисодий ривожланишининг муҳим омили сифатида таклиф ва тавсиялар берилган.

Калит сўзлар: Транспорт-транзит салоҳияти, транзит иқтисодий тизими, иқтисодий-ҳуқуқий омиллар.

Транспортни ривожлантириш – бу фақатгина жаҳон хўжалигининг алоҳида марказлари ва районларини яхлит қилиб боғлайдиган боғланиш йўллари тармоқларини кенгайтириш эмас, балки ташишларга қўйилаётган дифференциаллашаётган талаблар – уларнинг нархи, тезлиги, ишончлилиги, хавфсизлиги, қулайлигига мўлжалланган ташиш воситаларини кенг таклиф қилишни ҳам кўзда тутди. Транспортдаги техник тараққиёт кенгликни унинг “ишқаланишини” камайтириш имконини берган. Маълумки, “иқтисодий ривожланишнинг тарихи – бу асосан савдо бўйича шериклар ўртасидаги масофалар билан яратиладиган тўсиқларни енгиб ўтиш тарихидир” [1]. Магистрал коммуникациялар, юқори унумдор транспорт воситалари ва технологиялар мавжуд бўлган бугунги кунда масофа омили савдо-иқтисодий алоқалар учун ўзининг аввалги аҳамиятини аста-секин йўқотиб бормоқда. Замонавий ишлаб чиқариш учун юқларни етказиб беришнинг тезлиги ва ўз вақтидалиги тобора катта аҳамият касб этмоқда. Тезкор, юқори технологик транспорт иқтисодиётини глобаллаштириш ва минтақалаштиришнинг муҳим омилига айланмоқда.

Бу шароитларда дунёнинг катта кенглигини жаҳон савдо алоқалари тизимида ўзининг ўта индивидуал транспорт-географик ҳолатига эга бўлган суверен давлатлар



эгаллаганлиги сабабли вужудга келадиган халқаро транзит фақатгина товар айланмасини амалга ошириш воситаси эмас, балки товар айланмасини тезлаштириш воситасига ҳам айланган. Мамлакатлар транзитининг динамикаси, унинг ҳажмлари, кўрсатиладиган ва сотиб олинадиган транзит хизматларининг ўзаро нисбати, унда қайси транспорт турларининг қатнашиши мамлакатларнинг иқтисодиёти ва унинг структурасининг ривожланиши, рақобатбардошлиги, халқаро ихтисослашув, боғланиш йўллари, транспорт технологиялари, ташишлар ва логистикага бўлган эҳтиёж, давлат ва бизнеснинг манфаатлари ва албатта, геосиёсат масалаларини акс эттиради.

Совет Иттифоқининг тугатилиши (СИТ) натижасида янги мустақил давлатлар (ЯМД) ўртасида транзит ташашларга бўлган талаб кескин ошди. Масалан, Украинада фақатгина кўшни давлатлар – Беларусь, Молдова, Россия ва Грузия билан боғланишлар транзитни талаб қилмайди, Қолган ўнта ЯМД билан эса транзитсиз боғланишнинг иложи йўқ. Арманистон ва Тожикистоннинг транзит аҳволи янада ёмон, улар 14 та мумкин бўлганидан бор-йўғи 2 та ЯМД билан чегарадош, Ўзбекистон 4 та ЯМД билан чегарадош. Тўғридан-тўғри ва транзит боғланишларининг ўзаро нисбати Россияда яхши: 14 тадан 8 та. Бошқача қилиб айтганда, СИТ натижасида кенгликнинг топологияси (кўшни мамлакатларнинг сони, денгизлар ва океанларга кенг чиқиш) нуқтаи-назариядан Россиянинг транзит салоҳияти сезиларли даражада ошди. Хусусан, Марказий Осиё (МО) мамлакатлари СИТдан қолган – Европада жойлашган мамлакатлар ва дунёнинг кўпгина мамлакатлари билан савдо алоқаларини амалга оширишда Россия орқали транзит қилишга муҳтож бўлиб қолган. Бироқ 1990 йиллардаги трансформацион иқтисодий пасайиш ва СИТдан қолган кенгликнинг дезинтеграцияланиши шароитларида Россия бу салоҳиятдан унинг унчалик катта бўлмаган қисмидагина фойдалана олган. Парчаланайдиган бош транзит ютуғини Россияни ЕИ мамлакатлари билан боғлайдиган коммуникацияларда жойлашган ЯМД лар қўлга киритган. 1992 йилда Россиянинг ташқи савдо юқларининг 50,7% и Украина ва Болтиқ денгизи портлари орқали ўтган [2]. Россия транзит хизматларининг импортерига айланган.

2000–2008 йиллардаги иқтисодий ўсиш даврида Россиянинг транзит салоҳияти орта бошлаган, чунки кўшни давлатларнинг иқтисодиёти ўсган ва ташқи савдо айланмаси ошган.

Замонавий назарий ва илмий-амалий тадқиқотлар минтақаларда ягона транспорт кенглигини шакллантириш ва уларнинг транзит имкониятларини амалга ошириш учун зарур бўладиган тушунча ва услубий аппаратни етарлича ва тўлиқ тақдим қила олмайди, чунки аксарият интеграцион бирлашмаларда умумий минтақавий транспорт кенглигини яратиш жараёни оёққа туриш босқичида турибди. Бундай шароитларда минтақавий транзит имкониятларидан фойдаланиш ва миллий транспорт тизимларини бирлаштириш механизмини шакллантиришнинг асосига қўйилиши мумкин бўлган иқтисодий категорияларни ривожлантириш зарурати вужудга келади.

Халқаро ва минтақавий транспорт оқимларининг ривожланиши, Евросиё Иқтисодий Иттифоқига (ЕАЭС) аъзо мамлакатларнинг транзит имкониятларининг амалга оширилиши потенциал жиҳатдан корхоналар, миллий бюджетлар ва фуқароларнинг каттагина қўшимча даромад манбаи сифатида чиқиши мумкин, шунингдек давлатлар ва интеграцион бирлашмаларнинг иқтисодий тизимларининг ишлаб чиқариш-

технологик модернизациясини, ташкилий ва институционал эволюциясини ҳаракатлантирувчи кучга айланиши мумкин [3].

Мазкур ёндашувни асослаш ва илмий-назарий ва амалий масалаларни ривожлантириш учун муаллиф томонидан **“транзит иқтисодий тизими”** ва **“транспорт-транзит салоҳияти”** тушунчаларини киритиш мақсадга мувофиқ деб топилди. Умумий транспорт кенглигини яратиш ва минтақавий интеграцион бирлашмани иқтисодий ривожлантириш позициясидан “транзит иқтисодий тизими” деганда шундай хўжалик тизими тушуниладики, бунда минтақа ҳудуди бўйлаб транспорт оқимларининг ҳаракатланиши ва транзит ташиш хизматлари учун ундириладиган тўловлар интеграцион иттифоқ ҳудудидаги миллий бюджетлар, корхоналар ва аҳолининг даромадининг каттагина қисмини, уларнинг фойда олиш даражасини оширишнинг асосларидан бирини шакллантиради [4].

Ҳозирги кунда минтақанинг транзит иқтисодий тизимининг оёққа туриши ва ривожланиши унинг транспорт-транзит салоҳиятини амалга ошириш жараёнида содир бўлмоқда ва унга иқтисодиёт соҳаларининг ташкилий, институционал ва ишлаб чиқариш-технологик модернизациялаш, тегишли мамлакатларнинг илғор позицияларга чиқиши ҳамроҳлик қилади.

Услубий зарурат ва транзит иқтисодий тизимининг фаолият кўрсатишининг ўзига хос хусусиятларидан келиб чиқиш билан муаллиф **“транспорт-транзит салоҳияти”** категориясининг моҳияти аниқлаш асосий масалалардан бири деб ҳисоблайди.

Транзит ташишлар масалалари ва минтақавий транзит имкониятларини амалга ошириш муаммолари адабиётларда Н.О. Дунаева, Л.П. Кириченко, О.Н. Ларин, А.Л. Орлов, А.П. Суходолов, С.М.Резер, Ю.А. Шербанин ва бошқалар каби россиялик ва хорижлик тадқиқотчиларнинг илмий ишларида ёритилган [2,3,4,5].

Масалан, Орлов А.Л. ва Кириченко Л.П. транзит салоҳияти – бу мамлакат транспорт мажмуасининг асосий ишлаб чиқариш фондларининг мавжудлиги, амалдаги ва амалга оширилмаган имкониятлари ва ресурсларнинг асосий турлари билан таъминланганлигидир деб ҳисоблайди, улар транспорт хизматлари бозорида давлатнинг ташқи истеъмоли учун таклиф қиладиган зарурий хизматлар ҳажмини белгилайди [6].

“Салоҳият” тушунчаси энг кенг маънода объект ёки жараённинг кўп предметли кўрсаткичи сифатида чиқади ва объектнинг зарурий масалаларни ҳал қилиш ва берилган шароитларда мўлжаллаган мақсадларига эришиш имкониятларини тавсифлайди. Адабиётларда “салоҳият” тушунчаси “қандайдир бир фаолият соҳасида барча мавжуд имкониятлар ва инструментларнинг йиғиндиси” сифатида талқин қилинган. Иқтисодий нуқтаи-назардан профессор О.Н. Ларин салоҳиятни “мавжуд ресурслардан самарали фойдаланилганда корхона фаолиятининг кўрсаткичларини (натижавийликни) оширишнинг максимал мумкин бўлган даражаси” сифатида таърифлайди.

Транзит салоҳиятининг моҳиятини унга хос бўлган ажралиб турувчи аломатларни, амалга ошириш имкониятлари ва маълум бир структурага эга бўлган иқтисодий омил сифатида очиб берамиз [7].

Махсус илмий адабиётларда «транзит» категорияси “бир нуқтадан бошқа бир нуқтага оралик пунктлар орқали кўчиш” сифатида кўриб чиқилади. Биз транзитнинг асосий

ўзига хос хусусияти транзит ҳудуднинг ташқарисида охириги ташиш пунктини топишдан иборат деб ҳисоблаймиз. Транспорт-транзит салоҳияти транспорт инфратузилмасининг объектлари ва бу инфратузилмадан юклар ва йўловчиларни ташиш учун фойдаланиш имкониятларини ўз ичига олади.

Муаллиф томонидан юқорида таклиф қилинган ва кўриб чиқилган транзит иқтисодий тизими позициясидан транзит салоҳияти интеграцион бирлашмага аъзо мамлакатларга технологик таркиб топтирувчини такомиллаштиришни таъминлаш билан халқаро иқтисодий муносабатлар тизимига кириш, минтақани ривожлантириш учун қўшимча ресурсларни қўлга киритиш имкониятини тақдим қилади. Трансчегаравий ташишларга бўлган эҳтиёжнинг ва халқаро ташишлар интенсивлигининг ўсиб бориши шароитларида миллий иқтисодиётнинг транзит салоҳияти тўғрисида сўз юритганда, транспорт салоҳияти деганда биз зарурий ресурслар бор бўлганда халқаро транспорт оқимларига хизмат кўрсатиш қобилиятини, шу орқали мамлакатнинг, хусусан минтақанинг иқтисодий ривожланишини рағбатлантиришни, экспортдан келадиган даромадларни оширишни тушунаемиз.

Мамлакатларнинг турлича ҳудудий жойлашуви туфайли минтақавий транзит ташишларнинг структураси ҳам турлича бўлади, давлатларнинг ижтимоий-иқтисодий ривожланишидаги фарқлар ва тармоқлар бўйича ихтисослашувини ҳисобга олиш билан функционал ёндашув позициясидан транзит ташишларнинг қуйидаги турлари ажратилади:

1. Минтақа ҳудудининг чегараларидан ташқарига чиқадиган ташишлар; минтақаларо транзит ташишлар;
2. Конкрет минтақа ҳудудида (интеграцион иттифоққа аъзо мамлакатларнинг чегаралари доирасида) амалга ошириладиган ташишлар, минтақанинг ичида транзит ташишлар.

Тадқиқотчи Суходолов А.П. транзит салоҳияти “турли давлатлар томонидан мазкур мамлакат ҳудудида божхона идораларининг назорати остида, солиқлар ва божхона божлари тўламасдан учинчи мамлакатларнинг юкларини ташишдир” деб ҳисоблайди. Қозоғистон Республикасининг транспорт тармоғини ривожлантириш стратегиясида, бизнинг назаримизда, транспорт салоҳиятининг иқтисодий нуқтаи-назардан кўпроқ чуқур мазмунли таърифи келтирилган: “Транзит салоҳияти – давлатларнинг ўзининг ҳудуди орқали халқаро ташишларни амалга ошириш бўйича хизматларни тақдим қилиш имкониятларини белгилайдиган ташқи ва ички шарт-шароитлар ва омиллар жамланмасидир” [3].

Бироқ шуни қайд қилиш жоизки, аксарият илмий ишларда транзит салоҳияти кенг маънода таҳлил қилинади ва унинг мазмуни унинг эгаси – давлатга (миллий иқтисодиётга) даромад келтирувчи иқтисодий ресурс нуқтаи-назаридан тадқиқ қилинмайди.

Шундай қилиб, транзит иқтисодий тизими позициясидан транспорт-транзит салоҳияти деганда давлатларнинг ўзининг ҳудуди орқали халқаро ташишларни амалга ошириш бўйича хизматларни тақдим қилиш имкониятларини белгилайдиган ва хўжалик юритувчи субъектлар ва умуман мамлакат учун даромад манбаи сифатида чиқадиган ташқи ва ички шарт-шароитлар ва омиллар жамланмасини тушуниш зарур бўлади.

Россиялик олимлар томонидан (Н.О. Дунаева, О.Н. Ларин, С.М. Резер, А.П. Суходолов ва бошқалар) транзит салоҳиятининг моҳияти таҳлил қилинганда ҳақли равишда давлатнинг транспорт-транзит салоҳиятининг ривожланишига таъсир кўрсатувчи омиллар жамланмаси тадқиқ қилинган ва аниқланган. Уларни шартли равишда иккита гуруҳга ажратиш мумкин. Ички омиллар гуруҳида (микродаража) иқтисодий-ҳуқуқий омилларни алоҳида қайд қиламиз. Уларга давлатнинг халқаро ташишлар ва уларга хизмат кўрсатиш соҳасидаги иқтисодий сиёсати, мамлакат ҳукумати томонидан бу соҳага нотариф чоралари ва бошқа чеклашларни киритишни ўз ичига оладиган логистика фаолияти, мамлакатнинг миллий бозорига (жумладан, транспорт-логистика тизими) хорижий инвестицияларни олиб кириш имкониятлари ва тамойиллари, давлатнинг ички даражасида халқаро транзитни ҳуқуқий тартибга солиш киради [2,3,5,6].

Транспорт-транзит салоҳиятини баҳолашни биз уни амалга оширишнинг юқорида кўрсатилган омилларидан мўлжал олиш билан бажаришни таклиф қиламиз. Бу позициядан келиб чиқиш билан ҳар бир омилни сифат ва (ёки) миқдор жиҳатидан баҳолаш зарур бўлади.

Ташқи (экзоген) омилларга ташқи муҳитнинг давлат уларга тўғридан-тўғри таъсир кўрсата олмайдиган ёки билвосита таъсир кўрсатадиган шарт-шароитлари жамланмаси киради. Уларни баҳолаш асосан сифат позициясидан бажарилади. Ушбу тадқиқот доирасида ички (эндоген) омиллар таҳлил қилинади, давлатнинг макроиқтисодий сиёсатининг инструментлари уларга қаратилади. Инфратузилма омилларини миқдорий баҳолаш учун транспорт-транзит салоҳиятининг транзит оқимларига хизмат кўрсатишдан қўшимча фойда келтирадиган асосий таркиб топтирувчилари аниқланади. Бу автомобиль, қувур тармоқли, ҳаво, темир йўл транспорти ва уларга ҳамроҳлик қилувчи сервис хизматларидир [8].

Илмий адабиётларда транзит салоҳиятини таҳлил қилиш ва баҳолашда асос сифатида миллий ва халқаро статистиканинг маълумотлари олинади. Тегишли адабий манбаларда бундай баҳолашнинг иккита усули учрайди:

1. Мамлакат ҳудуди бўйлаб конкрет вақт оралиғида юклар ва йўловчиларни транзит ташишларнинг транспорт турлари бўйича амалдаги ҳажмларини таққослаш орқали (транзит имкониятларини таҳлил қилишда баъзи бир экспертлар шунингдек Шарқий Осиё билан Ғарбий Европа ўртасида юкларни контейнерлар билан ташишларнинг умумий ҳажмлари тўғрисидаги маълумотларни ҳам келтирадилар);
2. Юкларни транзит кўчиришдан келадиган даромадларнинг структурасини таҳлил қилиш ёрдамида. Шунини қайд қилиш зарурки, кейинги ҳолатда баҳолашга логистик сервис объектларининг фаолиятидан келадиган қўшимча даромадлар ҳам киритилади.

Технологик омилларни кўриб чиқишда биз авваламбор транспорт-транзит салоҳиятини амалга оширишга нисбатан логистик услубларни қўллашни назарда тутамиз, бу етказиб беришлар занжирининг барча субъектларининг ўзаро ҳаракатларини мувофиқлаштиришни ташкил қилиш имконини беради. Шу ҳолат сабабли транзит имкониятларини амалга оширишнинг технологик омиллари сифат баҳолашига тортилади [9].

Технологик омиллар орасидан ташиш жараёнини бошқаришнинг логистик услублари ва технологияларини жорий қилиш омилини тадқиқ қилишда шунини қайд қилиш лозим

бўладики, миллий транспорт тизимларининг транзит қобилиятларидан самарасиз фойдаланишнинг асосий сабабларидан бири транзит юк ва йўловчи оқимларининг ташишларнинг йўналишлари бўйича нотекислиги ҳисобланади.

Минтақанинг транзит имкониятларини амалга оширишнинг иқтисодий-ҳуқуқий омилларини ҳам сифат жиҳатидан баҳолаш мақсадга мувофиқ бўлади. Шунингдек шуни ҳам кўрсатиб ўтиш ўринли бўладики, улардан фойдаланишнинг самарадорлигини ошириш учун транспорт-логистика соҳасида давлат-хусусий шерикчилигини (ДХШ) ва тадбиркорлик фаолиятини рағбатлантирадиган бозор механизмларини тобора кўпроқ “киритиш” зарур бўлади. Иқтисодий-ҳуқуқий ёндашув нуқтаи-назаридан транзит имкониятлари тўлиқ даражада амалга оширилмаган деб ҳам ҳисоблаш мумкин, чунки мамлакат ҳудуди бўйлаб юк оқимларининг эркин кўчишига қўйиладиган чеклашлар ҳар доим ҳам транзитер давлатнинг рақобат афзалликларини амалга оширишга имкон беравермайди [10].

Ўтказилган таҳлил алоҳида таркиб топтирувчилар бўйича ва умуман Евросиё Иқтисодий Иттифоқининг транзит салоҳиятини амалга ошириш даражасини кўпроқ аниқ ва объектив баҳолаш учун зарур бўладиган маълумотларни тўплаш ва таснифлаш имконини беради. Биз ҳатто жуда умумий кўринишда бўлса ҳам юқорида кўриб чиқилган барча омилларнинг кучли даражада ўзаро боғланганлиги ва бири-бирига боғлиқлиги тўғрисида хулоса қилишимиз мумкин. Фақатгина ички омилларни ривожлантириш билангина ташқи омиллардан фойдаланишдан максимал фойда олиш мумкин.

Шундай қилиб, транспорт мажмуаси умуман минтақавий жараёнларга ва хусусан минтақанинг иқтисодий ривожланишига макродаражада ҳам, алоҳида корхоналар ва корпорациялар даражасида ҳам мажмуавий таъсир кўрсатади, бу таъсир транспорт объектларидан фойдаланишни белгилайди.

Интеграцион иттифоққа аъзо мамлакатларнинг транспорт-транзит салоҳиятини амалга ошириш уларнинг даромад манбаларидан бирини шакллантиради ва транзит иқтисодий сиёсатининг муҳим таркиб топтирувчиси бўлиб ҳисобланади.

Фойдаланилган адабиётлар

1. Кочетов Э.Г. Ориентиры внешнеэкономической деятельности.-М.: Новый форум, 1998-с-69.
2. Боков В.В. Методология стратегического управления внешнеэкономической деятельностью: Автореферат диссертации доктор экон.наук.-М.-2000.
3. Luenberger D. Optimization by Vector Space Methods.-N.Y:Wiley, 1989
4. Вайсборд Э.М., Жуковский В.И. Введение в дифференциальные игры нескольких лиц и их приложения.- М. Сов. радио, 1984.
5. Понтрягин Л.С. и др. Математическая теория оптимальных процессов-Наука, 1984.
6. Ферстер Э., Ренц Б. Методы корреляционного и регрессионного анализа. 1983
7. Juraev Muxiddin, Yusufkhanov Zokirkhon, & Akhmedov Dilmurod (2022). MODELING THE SYSTEM OF VEHICLE AND DRIVER ACTIVITY. Universum: техническиенауки, (1-3 (94)), 71-73.



8. Нэш Дж. Бескоалидионные игры / Матричные игры-М:Физматгиз, 1961.-с 205-221
9. Камалов Акмал Саидакбарович, & Саматов Гаффор Аллакулович (2021). ОЦЕНКА ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ РИСКОВ В СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ. *Universum: общественные науки*, (11-12 (79)), 17-25.
10. ZokirkhanYusufkhonov, Malik Ravshanov, AkmalKamolov, and Elmira Kamalova. Improving the position of the logistics performance index of Uzbekistan. *E3S Web of Conferences* 264, 05028 (2021), CONMECHYDRO – 2021. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202126405028>