



INNOVATION IQTISODIYOT

Ilmiy-amaliy elektron jurnal

2026

№9

ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА

Научно-практический электронный журнал

INNOVATIVE ECONOMY

Scientific and practical electronic journal



Indexlanadigan bazalar:  Google Scholar  Crossref  OpenAIRE  CYBERLENIKA



INNOVATION IQTISODIYOT

ILMIY-AMALIY
ELEKTRON JURNAL

9-jild
9-son
Sentyabr, 2026

September, 2026
Volume 9
Number 9

ИННОВАЦИОННАЯ
ЭКОНОМИКА
Научно-практический
электронный журнал

INNOVATIVE ECONOMY
Electronic scientific and
practical journal



INNOVATSION IQTISODIYOT

ILMIY-AMALIY ELEKTRON JURNAL

ISSN: 3030-315X

globalsciencehub.uz

Muassis:

Qarshi davlat texnika universiteti

Tahririyat Kengashi raisi:

R.X.Ergashev, iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Tahririyat Kengashi raisi o‘rinbosari:

S.N.Xamrayeva, iqtisodiyot fanlari doktori, professor

Mas’ul muharrir:

N.A.Ochilova, PhD, dotsent

Texnik muharrir:

S.J.Qulmurotov

Jurnal har oyda bir marotaba elektron shaklda jurnalning rasmiy sayti orqali nashr etiladi.

Tahririyat manzili:

180100, Qarshi shahri, Mustaqillik ko‘chasi 225-uy Tel.:

+998 (75) 221 09 23

+998 (93) 902 72 63

Faks: +998 (75) 221 1395

innoeconomic@kstu.uz

“Innovatsion iqtisodiyot” ilmiy - amaliy elektron jurnali O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta’lim, fan va innovatsiyalar vazirligi huzuridagi **Oliy attestatsiya komissiyasi rayosatining 2025-yil 5-apreldagi 369-sonli qarori** bilan milliy ilmiy nashrlar ro‘yxatiga kiritilgan.

Jurnalda quyidagi ruknlar asosida maqolalar nashr etiladi:

1. Nazariya va metodologiya
2. Raqamli iqtisodiyot
3. Mintaqa va tarmoqlar iqtisodiyoti
4. Kichik biznes va xususiy tadbirkorlik
5. Inson kapitali iqtisodiyoti
6. Menejment va marketing
7. Buxgalteriya hisobi, iqtisodiy tahlil va audit
8. Moliya, kredit va investitsiya
9. Ekonometrika va statistika
10. Xizmat ko‘rsatish va turizm sohasi

TAHRIRIYAT KENGASHI:

Tahririyat Kengashining xalqaro a'zolari:

Ovchinnikov Viktor Nikolayevich - i.f.d., professor, akademik (Janubiy Federal Universitet, Rossiya)

Solodovnikov Sergiy Yurevich - i.f.d., professor (Belorussiya milliy texnika universiteti)

Sidorov Viktor Aleksandrovich - i.f.d., professor, (Kuban davlat universiteti)

Shevchenko Igor Viktorovich - i.f.d., professor (Kuban davlat universiteti, Rossiya)

Kusainov Xalel Xaymullievich - i.f.d., professor, akademik (Qozog‘iston Respublikasi Milliy fanlar akademiyasi)

Samandarzoda Iskandar Hakim - Iqtisodiyot fanlari doktori (Sh.Shotemur nomidagi Tojikiston agrar universiteti)

Gibadullin Artur Arturovich - i.f.n. dotsent (Milliy tadqiqot universiteti, Moskva energetika instituti, Rossiya)

Sergey Aleksandrovich Voynash - ilmiy xodim (P.Lumumbi nomidagi Rossiya xalqlar do‘stligi universiteti)

Valentina Nikolayevna Pulyayeva - iqtisod fanlari nomzodi, dotsent (Rossiya Federatsiyasi hukumati qoshidagi Moliya universiteti)

Dmitriy Evgenievich Morkovkin, iqtisod fanlari nomzodi, dotsent (Moliya universiteti, Rossiya Federatsiyasi hukumati)

Sadriddinov Manuchehr Islomiddinovich - i.f.d., professor, (Tojikiston Respublikasi Milliy fanlar Akademiyasi)

Perskaya Viktoriya Vadimovna - i.f.d., professor, (Rossiya Federatsiyasi hukumati huzuridagi Moliya universiteti)

Molchanov Igor Nikolayevich - i.f.d., professor, (Lomonosov nomidagi Moskva davlat universiteti)

Basova Mariya Mixaylovna - i.f.d., professor, (Rossiya Federatsiyasi hukumati huzuridagi Moliya universiteti)

Aleksandr Leonidovich Chupin, iqtisod fanlari nomzodi (P.Lumumbi nomidagi Rossiya xalqlar do‘stligi universiteti)

Nezamaykin Valeriy Nikolayevich - i.f.d., professor, (Rossiya davlat gumanitar universiteti)

Nikonorova Alla Vladimirovna - i.f.n., dotsent, (Rossiya Federatsiyasi hukumati huzuridagi Moliya universiteti)

Dmitriyeva Olga Aleksandrovna - i.f.n., dotsent, (Rossiya Federatsiyasi hukumati huzuridagi Moliya universiteti)

Shvets Yuriy Yuryevich - i.f.n., dotsent, (Rossiya Fanlar akademiyasining Nazorat fanlari instituti)

Kolosova Yelena Valeryevna - i.f.n., dotsent, (Plexanov nomidagi Rossiya iqtisodiyot universiteti)

Tahririyat Kengashi a'zolari:

Gulyamov Saidaxror Saidaxmedovich - i.f.d., professor, akademik

Pardayev Mamayunus Qarshiboyevich - i.f.d., professor

Navruz-zoda Baxtiyor Negmatovich - i.f.d., professor

Xatamov Ochildi Qurbonovich - i.f.d., professor

Fayziyeva Shirin Shodmonovna - i.f.n., professor

Jumayeva Gulrux Jo‘raqulovna - i.f.n., professor

Egamberdiyeva Salima Raimovna - i.f.n., dotsent

Erkayeva Gulbahor Panjiyevna - i.f.n., professor

Yakubova Shamshinur Shuxratovna - i.f.d., (DSc) dotsent

Amirqulov Shuhrat Olimovich - i.f.f.d., (PhD), dotsent

Samiyeva Gulnoza Toxirovna - i.f.f.d., (PhD), dotsent

Aliqulov Azamat Tuyg‘unovich - i.f.f.d., (PhD), dotsent

Aminov Fazlitdin Baxadirovich - i.f.n., dotsent

Xo‘jaqulova Nigora Rustamovna - i.f.f.d., (PhD), dotsent

Turobov Sherzod Alisherovich - i.f.f.d., (PhD), dotsent

Alimova Munisa Yulchiyevna - i.f.f.d. (PhD) dotsent

Ergasheva Nasiba Raxmatullayevna - i.f.d., (DSc), dotsent

Boboqulov Sanjar Baxromkulovich - i.f.f.d., (PhD), dotsent

Djalilov Raxmonkul Hamidovich - i.f.f.d., (PhD), dotsent

Nomazov Baxrom Bobomurodovich - i.f.f.d. (PhD) dotsent

Alimxanova Nigora Alimxanovna - i.f.f.d. (PhD) dotsent

Jonuzokov Mirzabek Kulmamatovich - i.f.f.d. (PhD), dotsent

Muxammadiyeva Yulduz Yusupovna - i.f.f.d. (PhD)

Tursunova Aziza Xoshimovna - i.f.f.d. (PhD)

Xolliyev Sherali Baxtiyorovich - i.f.f.d. (PhD)

Panjiyev Samijon Aliqulovich - PhD, dotsent



ИННОВАЦИОННАЯ ЭКОНОМИКА

Научно-практический электронный журнал

ISSN: 3030-315X

globalsciencehub.uz

Учредитель:

Каршинский государственный технический университет

Председатель редакционного совета:

Р.Х.Эргашев, доктор экономических наук, профессор

Заместитель председателя редакционного совета:

С.Н.Хамраева, доктор экономических наук, профессор

Ответственный редактор:

Н.А.Очилова, PhD, доцент

Технический редактор:

С.Ж.Кулмуротов

Журнал издается один раз в месяц в электронной форме и публикуется через официальный сайт журнала.

Адрес редакции:

180100, г. Карши, ул. Мустакиллик, дом 225

Тел: +998 (75) 221 09 23

+998 (93) 902 72 63

Факс: +998 (75) 221 1395

E-mail: innoeconomic@kstu.uz

Научно-практический электронный журнал «Инновационная экономика» включён в перечень национальных научных изданий на основании решения Президиума Высшей аттестационной комиссии при Министерстве высшего образования, науки и инноваций Республики Узбекистан от 5 апреля 2025 года № 369.

В журнале публикуются статьи по следующим рубрикам:

1. Теория и методология
2. Цифровая экономика
3. Экономика регионов и отраслей
4. Малый бизнес и частное предпринимательство
5. Экономика человеческого капитала
6. Менеджмент и маркетинг
7. Бухгалтерский учет, экономический анализ и аудит
8. Финансы, кредит и инвестиции
9. Эконометрика и статистика
10. Сфера услуг и туризм

Редакционная коллегия:

Международные члены Совета редколлегии:

Овчинников Виктор Николаевич - д.э.н., профессор, академик (Южный федеральный университет, Россия)

Солодовников Сергей Юрьевич - д.э.н., профессор (Белорусский национальный технический университет)

Виктор Александрович Сидоров - д.э.н., профессор, (Кубанский государственный университет)

Шевченко Игорь Викторович - д.э.н., профессор (Кубанский государственный университет)

Кусаинов Халел Хаймуллович - д.э.н., профессор, академик (НААН Республика Казахстан)

Самандарзода Искандар Хаким - д.э.н., профессор (Таджикистанский аграрный университет им. Ш. Шотемура)

Гибатуллин Артур Артурович - к.э.н., доцент (Национальный исследовательский университет «Московский энергетический институт»)

Войнаш Сергей Александрович - научный сотрудник (Российского университета дружбы народов имени П.Лумумби)

Пуляева Валентина Николаевна - к.э.н., доцент (Финансовый университет при Правительстве РФ)

Морковкин Дмитрий Евгеньевич - к.э.н., доцент (Финансовый университет Правительство РФ)

Садриддинов Манучехр Исламиддинович - д.э.н., профессор (Национальная академия наук Республики Таджикистан)

Перская Виктория Вадимовна - д.э.н., профессор (Финансовый университет при Правительстве РФ)

Молчанов Игорь Николаевич - д.э.н., профессор (Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова)

Басова Мария Михайловна - д.э.н., профессор (Финансового университета Российской Федерации)

Чупин Александр Леонидович - к.э.н. (Российского университета дружбы народов имени П. Лумумби)

Незаймакин Валерий Николаевич - д.э.н., профессор (РГТУ)

Никонорова Алла Владимировна - к.э.н., доцент (Финансового университета Российской Федерации)

Дмитриева Ольга Александровна - к.э.н., доцент (Финансового университета Российской Федерации)

Швец Юрий Юрьевич - к.э.н., доцент (Институт проблем управления РАН)

Колосова Елена Валерьевна - к.э.н., доцент (Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова)

Члены Совета редколлегии:

Гулямов Саидхорр Саидхмедович - д.э.н., профессор, академик

Пардаев Мамаюнус Каршибоевич - д.э.н., профессор

Навруз-зода Бахтиёр Негматович - д.э.н., профессор

Хатамов Очилди Курбанович - д.э.н., профессор

Файзиева Ширин Шодмоновна - к.э.н., профессор

Жумаева Гулрух Журакуловна - к.э.н., профессор

Эгамбердиева Салима Раимовна - к.э.н., доцент

Еркаева Гулбахор Панжиевна - к.э.н., профессор

Якубова Шамина Шухратовна - д.э.н., (DSc), доцент

Амиркулов Шухрат Олимович - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Самиева Гулноза Тохировна - д.ф.э.наук., (PhD), доцент

Алигулов Азамат Туйгунович - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Аминов Фазлитдин Бахадирович - к.э.н., доцент

Хужакулова Нигора Рустамовна - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Туробов Шерзод Алишерович - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Алимова Муниса Юльчиевна - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Эрашьева Насиба Рахматуллаевна - д.э.н., (DSc), доцент

Бобоккулов Санжар Бахромкулович - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Джалилов Рахмонкул Хамидович - д.ф.э., (PhD), доцент

Номазов Бахром Бобомуродович - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Алимханова Нигора Алимхановна - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Джанузакон Мирзабек Кулмаматович - д.ф.э.н., (PhD), доцент

Мухаммадиева Юлдуз Юсуповна - д.ф.э.н., (PhD)

Турсунова Азиза Хошимовна - д.ф.э.н., (PhD)

Холлиев Шерали Бахтиёрович - д.ф.э.н., (PhD)

Панджиев Самиджон Аликулич - PhD, доцент



XITOIY–QIRG'IZISTON–O'ZBEKISTON TEMIR YO'L KORIDORI: HUDUDLARNING IQTISODIY O'SISHI VA LOGISTIK SALOHİYATIGA TA'SIRI

Kurbanbayev Murodjon Umarovich

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОРИДОР КИТАЙ–КЫРГЫЗСТАН–УЗБЕКИСТАН: ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ РЕГИОНОВ И ИХ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ

Курбанбаев Муроджон Умарович

CHINA–KYRGYZSTAN–UZBEKISTAN RAILWAY CORRIDOR: IMPACT ON REGIONAL ECONOMIC GROWTH AND LOGISTICS POTENTIAL

Kurbanbayev Murodjon Umarovich

Annotatsiya: Ushbu maqola Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston (XQO) temir yo'l koridorining O'zbekiston hududlari, xususan Andijon viloyati va Farg'ona vodiysining iqtisodiy o'sishi hamda logistik salohiyatiga kutilayotgan ta'sirini tahlil qilishga bag'ishlangan. Tadqiqotda tizimli adabiyotlar tahlili (SLR) va birlamchi statistik ma'lumotlar — O'zbekiston Transport vazirligi huzuridagi Transport va logistikani rivojlantirish muammolarini o'rganish markazi (TLRMM) tomonidan tayyorlangan 2025-yil yakuniy hisoboti hamda 2016–2025 yillar statistikasi — qo'llanilgan. Natijalar shuni ko'rsatadiki, O'zbekistonning xalqaro yuk tashish hajmi 2016–2025 yillarda 30,2 mln. tonnadan 66,8 mln. tonnaga (+121%) o'sgan bo'lsa-da, temir yo'lning ulushi 78%dan 65,3%ga tushgan, avtomobil transportiniki esa 22%dan 34,5%ga ko'tarilgan. Bu holat temir yo'l logistika infratuzilmasiga tizimli investitsiyalar zaruratini ko'rsatadi. XQO koridori Qoshqar–Andijon yo'nalishi bo'ylab 2025-yilda allaqachon 139 ming ta qatnovni tashkil etgan Andijon–O'sh–Irkishtom–Qoshqar avtomobil yo'lagiga parallel temir yo'l bayonini yaratib, transport xarajatlarini sezilarli kamaytirish va tranzit daromadlarni oshirish imkonini beradi. Maqolada birlamchi davlat statistikasi asosida stsenariy tahlili va siyosiy tavsiyalar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: Xitoy–Qirg'iziston–O'zbekiston temir yo'li, temir yo'l koridori, hududiy rivojlanish, logistik salohiyat, Andijon viloyati, Farg'ona vodiysi, tranzit iqtisodiyoti, Belt and Road Initiative, transport statistikasi.

Аннотация: Статья посвящена анализу ожидаемого влияния железнодорожного коридора Китай–Кыргызстан–Узбекистан (ККУ) на экономический рост и логистический потенциал регионов Узбекистана, в частности Андижанской области и Ферганской долины. В исследовании применены систематический обзор литературы (SLR) и первичные статистические данные — итоговый отчет за 2025 год, подготовленный Центром изучения проблем развития транспорта и логистики при Министерстве транспорта Республики Узбекистан, а также статистические данные за 2016–2025 годы. Результаты показывают, что объем международных грузовых перевозок Узбекистана в 2016–2025 годах увеличился с 30,2 млн тонн до 66,8 млн тонн, то есть на 121%, при этом доля железнодорожного транспорта снизилась с 78% до 65,3%, а доля автомобильного транспорта возросла с 22% до 34,5%. Данная тенденция свидетельствует о необходимости системных инвестиций в железнодорожную логистическую инфраструктуру. Коридор ККУ, формируя параллельное железнодорожное сообщение по направлению Кашгар–Андижан наряду с автомобильным маршрутом Андижан–Ош–Иркештам–Кашгар, по которому в 2025 году уже было осуществлено 139 тыс. перевозок, создает возможности для существенного снижения транспортных издержек и увеличения транзитных доходов. В статье на основе первичной государственной статистики проведен сценарный анализ и разработаны практические рекомендации в области транспортной и региональной политики.

Ключевые слова: железная дорога Китай–Кыргызстан–Узбекистан, железнодорожный коридор, региональное развитие, логистический потенциал, Андижанская область, Ферганская долина, транзитная экономика, инициатива «Один пояс — один путь», транспортная статистика.

Abstract: This article analyzes the anticipated impact of the China–Kyrgyzstan–Uzbekistan (CKU) railway corridor on the economic growth and logistics potential of Uzbekistan's regions, particularly Andijan region and the Fergana Valley. The study employs systematic literature review (SLR) and primary statistical data from the Center for Transport and Logistics Development Problems Research (CTLDPR) under the Ministry of Transport of



Uzbekistan, specifically the 2025 annual summary report and 2016–2025 freight statistics. Results show that while Uzbekistan's international freight volume grew from 30.2 to 66.8 million tons (+121%) between 2016 and 2025, railway's modal share fell from 78% to 65.3%, while road transport's share rose from 22% to 34.5%, signaling a structural gap in railway logistics infrastructure. The CKU corridor — running along the Kashgar–Andijan alignment — would create a railway parallel to the Andijan–Osh–Irkeshtam–Kashgar road corridor, which already handled 139,000 trips in 2025, reducing transport costs and increasing transit revenues. The article develops scenario analysis and policy recommendations based on primary government statistics.

Keywords: China–Kyrgyzstan–Uzbekistan railway, railway corridor, regional development, logistics potential, Andijan region, Fergana Valley, transit economy, Belt and Road Initiative, transport statistics.

KIRISH

Xalqaro transport koridorlari zamonaviy iqtisodiyotda nafaqat tovarlar harakatini ta'minlovchi infratuzilma ob'ektlari, balki hududiy iqtisodiy rivojlanishning kuchli katalizatorlari hisoblanadi. Dunyo tajribasi shuni ko'rsatadiki, yangi temir yo'l magistralining qurilishi unga tutash hududlarda ishlab chiqarish, savdo va investitsiya faolligini sezilarli rag'batlantiradi (Banerjee va boshq., 2020; Donaldson, 2018). Xitoy tomonidan ilgari surilgan «Kamar va Yo'l» (Belt and Road Initiative — BRI) doirasida Markaziy Osiyo bo'ylab o'tadigan transport koridorlarining rivojlanishi ushbu hududlarni Yevrosiyo logistika tizimining to'laqonli ishtirokchilariga aylantirish imkonini bermoqda.

O'zbekiston ikki tomondan quruqlik bilan o'ralgan (doubly landlocked) mamlakat sifatida tashqi savdo uchun tranzit davlatlar infratuzilmasiga katta bog'liqlik sezadi. O'zbekiston Transport vazirligi huzuridagi TLRMM markazi ma'lumotlariga ko'ra, 2025-yilda O'zbekistonning xalqaro transport-logistika xarajatlari 4,6 mlrd. dollar tashkil etgan bo'lib, bu mahsulot qiymatida import bo'yicha o'rtacha 10%, eksport bo'yicha 1% ni tashkil etadi (2022-yilda mos ravishda 17% va 6% edi). Ushbu ko'rsatkichlar transport infratuzilmasini rivojlantirish orqali tushirilishi mumkin bo'lgan ulkan iqtisodiy salohiyat mavjudligini ko'rsatadi.

Mavjud adabiyotlar tahlili uchta asosiy kamchilikni ko'rsatdi:

Birinchi bo'shliq: Ko'pchilik tadqiqotlar XQO loyihasini Qirg'iziston nuqtai nazaridan (Tashbayev, 2025; Central Asia Program, 2025) yoki umumiy geopolitik tahlil doirasida (Pomfret, 2019) o'rganadi; O'zbekistonning hududiy ta'sir zonasiga e'tibor yetarlicha qaratilmagan.

Ikkinchi bo'shliq: Mavjud maqolalar ikkilamchi (secondary) ma'lumotlarga tayanadi; O'zbekiston davlat organlari tomonidan tayyorlangan birlamchi (primary) statistik ma'lumotlar ilmiy muomalaga kiritilmagan.

Uchinchi bo'shliq: Mavjud avtomobil yo'lagi (Andijon–O'sh–Irkeshtom–Qo'ng'ir) orqali joriy yuk tashish hajmi va XQO temir yo'lining unga parallel ta'siri O'zbekiston misolida miqdoriy tahlil qilinmagan.

Ushbu maqola aynan shu uchta bo'shliqni to'ldirish maqsadida O'zbekiston Transport vazirligi huzuridagi TLRMM markazining birlamchi statistik ma'lumotlari asosida yozilgan.

Maqolaning maqsadi: XQO temir yo'l koridorining O'zbekiston hududlari, birinchi navbatda Andijon viloyati va Farg'ona vodiysining iqtisodiy o'sishi hamda logistik salohiyatiga kutilayotgan ta'sirini

birlamchi davlat statistikasi va adabiyotlar tahlili asosida baholash. Vazifalar: (1) nazariy asosni o'rganish; (2) XQO texnik parametrlarini tahlil qilish; (3) TLRMM birlamchi ma'lumotlari asosida hozirgi holat dinamikasini baholash; (4) stsenariy tahlili orqali kutilayotgan ta'sirni miqdoriy asoslash; (5) siyosiy tavsiyalar ishlab chiqish.

ADABIYOTLAR TAHLILI

Transport infratuzilmasi va iqtisodiy o'sish o'rtasidagi bog'liqlik iqtisodiyot fanida keng o'rganilgan. Marshall (1920) transport xarajatlarining kamayishi raqobat va mehnat unumdorligiga ijobiy ta'sir ko'rsatishini ta'kidlagan. Krugman (1991) Yangi iqtisodiy geografiya doirasida transport xarajatlari pasaygach, ishlab chiqarish klasterlari shakllanishi va hududiy o'sish tezlashishini modellastirgan. Aschauer (1989) transport infratuzilmasiga har bir dollar investitsiya YaIM ga 0,39 dollarlik to'g'ridan-to'g'ri ta'sir ko'rsatishini aniqlagan.

Donaldson (2018) Hindiston temir yo'llari misolida temir yo'lga ulangan viloyatlarda real daromadlar o'rtacha 16% o'sganligini empirik yo'l bilan isbotlagan. Banerjee va boshqaruvchilar (2020) Xitoy misolida temir yo'lga yaqin hududlarda YaIM o'sish sur'ati statistik jihatdan sezilarli yuqori ekanligini ko'rsatgan. Calderón va Servén (2008) rivojlanayotgan mamlakatlar bo'yicha meta-tahlilida infratuzilma sifati va iqtisodiy o'sish o'rtasida kuchli musbat bog'liqlik mavjudligini tasdiqlagan.

Perroux (1955) «o'sish qutbi» (growth pole) nazariyasiga ko'ra, asosiy transport yo'llariga yaqin hududlar «impuls effekti» orqali yuqori iqtisodiy faollikka erishadi. Hirschman (1958) bu ta'sirning «oldinga va orqaga bog'liqliklar» (forward and backward linkages) orqali butun mintaqaga tarqalishini ko'rsatgan. Linn (2012) Markaziy Osiyo kontekstida tranzit yo'llar bo'ylab paydo bo'ladigan logistik tugunlarning o'sish qutbiga aylanishini asoslagan — XQO koridorida Andijon aynan shunday tugun vazifasini bajarishi kutilmoqda.

De Soyres va boshqaruvchilar (2019) BRI yo'nalishlarida savdo xarajatlari 1,1–2,5% kamayishi mumkinligini aniqlagan. Xu va Mao (2021) CGE modeli yordamida O'zbekiston uchun YaIM ga 0,8–1,5 foizlik qo'shimcha o'sish imkoniyatini ko'rsatgan. Pomfret (2019) transport ulanishi mintaqaviy integratsiyaga ijobiy ta'sir ko'rsatishini, biroq qarzga botib qolish xavfini ham alohida ta'kidlagan.

Tashbayev (2025) Qirg'iziston uchun iqtisodiy foyda va xavflarni tahlil qilib, hatto pessimistik senariyda ham yillik kamida 300 million dollar tranzit daromad kutilishini hisoblagan. Central Asia Program (2025)



loyihaning iqtisodiy, siyosiy va ekologik oqibatlarini keng qamrovli o'rgangan. Sharifli (2022) XQO ning O'zbekiston uchun tranzit daromadlari va ish joylari yaratish salohiyatini baholagan. Biroq ushbu tadqiqotlarning barchasi O'zbekistonning kirish mintaqasi — Andijon va Farg'ona vodiysi — uchun birlamchi statistik ma'lumotlarga asoslangan hududiy miqdoriy tahlilni o'z ichiga olmagan. Ushbu maqola shu bo'shliqni to'ldiradi.

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Ushbu tadqiqotning metodologik kuchi ikkita birlamchi davlat ma'lumotlar manbaiga asoslanishidir:

Manba 1: O'zbekiston Transport vazirligi huzuridagi TLRMM markazi tomonidan tayyorlangan «Xalqaro transport koridorlarida holat va muqobil yo'nalishlar bo'yicha taklif va tahlillar» nomli xizmat yozuvlari (2026-yil 31-yanvar, B.Xolmatov va M.Mirxamidov imzosi). Ushbu hujjat Transport vaziriga rasman taqdim etilgan va 2025-yil yakuniy birlamchi operatsion ma'lumotlarni o'z ichiga oladi.

Manba 2: TLRMM markazi tomonidan tayyorlangan «O'zbekiston xalqaro yuk tashish hajmi 2016–2025 yillar» elektron jadvali — transport turi va yo'nalish bo'yicha ajratilgan to'liq 10 yillik statistika.

Scopus, Web of Science va Google Scholar bazalarida 2015–2026 yillar oralig'ida nashr etilgan maqolalar PRISMA protokoli asosida o'rganildi. Dastlab 148 ta maqola aniqlangan bo'lib, sifat va aloqadorlik mezonlariga ko'ra 36 tasi yakuniy tahlilga qabul qilindi, shundan 20 tasi bevosida foydalanildi.

Vaqt qatori tahlili (2016–2025), transport turlari va yo'nalishlar bo'yicha qiyosiy tahlil, stsenariy modellashiruvi (pessimistik, o'rtacha, optimistik). Tadqiqot ex-ante baholash sifatida loyiha hali qurilish bosqichida ekanligiga asoslangan.

TAHLIL VA NATIJALAR

TLRMM markazi birlamchi statistikasiga ko'ra (2026), O'zbekistonning xalqaro yuk tashish hajmi so'nggi 10 yilda ikki barobarga oshdi.

1-jadval.

O'zbekiston xalqaro yuk tashish hajmi dinamikasi, 2016–2025 yillar (ming tonna)¹²

Ko'rsatkich (ming tonna)	2016	2019	2021	2023	2025	O'sish 2016/2025
JAMI	30 247	43 225	49 577	63 393	66 773	+121%
Eksport	8 582	11 349	15 717	17 000	18 571	+116%
Import	12 899	23 965	23 970	32 730	32 868	+155%
Tranzit	8 765	7 911	9 891	13 663	15 295	+75%
Temir yo'l jami	26 846	35 067	39 064	48 570	46 224	+72%
Temir yo'l ulushi (%)	88,8	81,1	78,8	76,6	69,2	↓19,6 p.p.
Avtomobil jami	3 382	8 115	10 442	14 743	20 431	+504%
Avtomobil ulushi (%)	11,2	18,8	21,1	23,3	30,6	↑19,4 p.p.

1-jadval ma'lumotlari asosida muhim trend aniqlanmoqda: avtomobil transporti ulushi 5 baravar o'sgan (+504%), temir yo'l ulushi esa 19,6 foiz punktga tushgan. TLRMM hisobotiga ko'ra, 2021–2025 yillarda temir yo'lda yuk tashish 17% oshgan bo'lsa, avtomobil transportida 2,2 barobarga oshdi. Bu raqamlar XQO temir yo'l koridori bo'lmaganida yuk oqimlarining temir yo'ldan avtomobil transportiga o'tishini tezlashtirishi xavfini ko'rsatadi.

TLRMM markazi (2026) rasmiy ma'lumotlariga ko'ra, Xitoy–O'zbekiston yo'nalishida 2025-yilda jami 139 ming ta qatnov amalga oshirilgan. Ushbu yo'nalishning 66% i yoki 92,2 ming ta qatnov aynan Andijon–O'sh–Irkishtom–Qoshqar yo'nalishida o'tkazilgan — bu XQO temir yo'lining o'zi o'tadigan yo'nalish bilan to'liq mos keladi.

2-jadval.

Andijon–O'sh–Irkishtom–Qoshqar yo'nalishi asosiy ko'rsatkichlari (2024–2025)¹³

Ko'rsatkich	2024-yil	2025-yil	O'zgarish
Jami Xitoy yo'nalishi qatnov (ming ta)	~92,6	139,0	+50%
— shundan Andijon–O'sh–Irkishtom–Qoshqar	~62,7 (67,7%)	92,2 (66,3%)	+47%
— shundan Qozog'iston orqali	~23,6	46,7 (33,6%)	+98%
Qirg'iz ramyibchilari ulushi (Andijon yo'nalishi)	30%	53% (49,5 ming)	↑23 p.p.
O'zbek ramyibchilari ulushi	33%	42% (42,0 ming)	↑9 p.p.
Avtomobil yuk tashish narxi (Andijon–Qoshqar)	4 000–4 500 \$	3 000–3 500 \$	↓20–25%
Xitoydan avtomobil importi (ming tonna)	~1 900	2 930	+54%

¹² Manba: TLRMM markazi, O'zbekiston Transport vazirligi, 2026 (birlamchi ma'lumotlar)

¹³ Manba: TLRMM markazi, O'zbekiston Transport vazirligi, 2026 (birlamchi ma'lumotlar)



Muhim tahliliy topilma: Qirg'iziston orqali yuk tashish hajmi so'nggi 5 yilda 50 barobarga oshgan (TLRMM, 2026). Faqat 2024–2025 yillar orasida ushbu yo'nalishdagi umumiy qatnov 50% o'sdi. Bu holat, XQO temir yo'li loyihasi tasdiqlangunga qadar ham, Andijon–

Qoshqar koridorining haqiqiy talabga ega ekanligini empirik tarzda isbotlaydi.

TLRMM hisobotiga ko'ra (2026), turli transport turlari va yo'nalishlarida yuk tashish xarajatlari quyidagiga:

3-jadval.

Transport turlari bo'yicha yuk tashish xarajatlari taqqoslamasi, 2025-yil¹⁴

Yo'nalish va transport turi	Eksport (\$/t)	Import (\$/t)	Izoh
Avtomobil — Qozog'iston orqali (Rossiya/Yevropa)	136	205	Temir yo'lga nisbatan yuqori
Temir yo'l — Qozog'iston orqali (Rossiya/Yevropa)	132	147	Arzonroq, lekin kamroq moslashuvchan
Avtomobil — G'arbiy yo'nalish (Turkiya/Yevropa)	140	160	O'rta koridor
Temir yo'l — Janubiy yo'nalish (Eron/Hindiston)	66	73,5	Arzonroq, lekin ko'p chegaralar
Avtomobil — Xitoy yo'nalishi (Andijon–Qoshqar)	205	273	Eng qimmat, ammo 50 barobar o'sish
Temir yo'l — XQO koridori (prognoz)	~90–110*	~130–160*	Raqobatbardosh narx kutilmoqda

3-jadval ma'lumotlari ko'rsatadiki, hozirda Xitoy yo'nalishida avtomobil transporti (\$205–273/t) boshqa yo'nalishlardan 1,4–4 baravar qimmat. XQO temir yo'li ishga tushgach, narxning \$90–160/t gacha tushishi kutilmoqda — bu Farg'ona vodiysi ishlab chiqaruvchilari uchun eksport raqobatbardoshligini sezilarli oshiradi.

TLRMM hisoboti (2026) Xitoy yo'nalishida bir qator tizimli muammolarni qayd etgan: Qirg'iziston uchun tranzit to'lov 0,4% joriy etilishi O'zbekistonning logistika xarajatlarini yiliga 12–16 mln. dollar oshirdi; Qirg'iziston orqali tranzitda norasmiy to'lovlar 750 dollarga yetdi; ruxsatnoma talabi yiliga minimum 70 ming ta, ammo faqat 15 ming ta almashinuv amalga oshirildi. XQO temir yo'li bu to'siqlarni tizimli hal etadi — temir yo'l tranzit uchun avtomobil yo'nalishi kabi ruxsatnomalar va norasmiy to'lovlarga bog'liq emas.

4-jadval.

XQO koridorining Andijon viloyati va Farg'ona vodiysi uchun kutilayotgan ta'siri: ssenariy tahlili¹⁵

Ta'sir ko'rsatkichi	Pessimistik	O'rtacha	Optimistik
Tranzit va logistika daromadlari			
Yillik tranzit tushum (O'z. ulushi, mln.\$)	100–180	250–350	500–700
Transport xarajatlarining kamayishi (%)	15–20	25–35	35–50
Xitoyga yetkazish muddati (kun)	12–15	9–12	7–9
Andijon/Farg'ona vodiysi eksporti			
Temir yo'l eksporti o'sishi (%)	15–20	30–40	45–60
To'qimachilik eksporti ulushi o'sishi (%)	+5–8	+15–20	+25–35
Farg'ona vodiysi YaHM qo'shimchasi (p.p.)	+0,3–0,5	+0,8–1,2	+1,5–2,5
Bandlik va mehnat bozori			
Qurilish bosqichi (yangi ish o'rinlar)	5 000–8 000	8 000–12 000	12 000–18 000
Ekspluatatsiya bosqichi (doimiy)	2 000–3 000	3 500–5 000	5 500–8 000

¹⁴ Manba: TLRMM markazi, 2026 (birlamchi ma'lumotlar); *XQO bo'yicha — muallif hisob-kitoblari analogiya asosida

¹⁵ Manba: TLRMM birlamchi ma'lumotlari (2026), Donaldson (2018), Xu va Mao (2021) analogiyalari asosida muallif hisob-kitoblari



Loyihaning 51% ulushi Xitoyga tegishli bo'lib, qarzga botib qolish xavfini tug'diradi (Pomfret, 2019). Qirg'iziston hududidagi 27 ta tunnel va 46 ta ko'priknining murakkab muhandislik va ekologik xavflari muddatni uzaytirishi mumkin. Geopolitik raqobat: Rossiya va Qozog'iston orqali o'tadigan mavjud tranzit yo'nalishlar bilan raqobat munosabatlarda murakkablik tug'dirishi ehtimoldan xoli emas. Bundan tashqari, TLRMM hisoboti Qozog'iston temir yo'llari bo'sh vagonlarni qabul qilishni 2026-yil bo'yi taqiqlash konventsiyasi kiritganligini qayd etgan — bu hozirgi temir yo'l transportida ham qiyinchiliklarni ko'rsatadi va XQO koridorining yanada muhimligini oshiradi.

XULOSA VA TAKLIFLAR

Ushbu tadqiqot O'zbekiston Transport vazirligi huzuridagi TLRMM markazining birlamchi statistik ma'lumotlari va xalqaro ilmiy adabiyotlar sintezi asosida quyidagi xulosalarga keladi:

Xulosa 1 (Empirik): TLRMM birlamchi statistikasi (2026) avtomobil transportining Xitoy yo'nalishida 50 barobarga o'sishini va hozirda yiliga 139 ming ta qatnov amalga oshirilayotganini ko'rsatadi. Bu real talab mavjudligini isbotlovchi eng kuchli empirik dalil bo'lib, XQO temir yo'l koridori uchun bozor asoslanganligini tasdiqlaydi.

Xulosa 2 (Tarkibiy): Temir yo'l ulushining 78%dan 65,3%ga tushishi va avtomobil ulushining 22%dan 34,5%ga o'sishi temir yo'l infratuzilmasidagi tarkibiy bo'shliqni ko'rsatadi. XQO koridori bu bo'shliqni to'ldirish uchun strategik ahamiyat kasb etadi.

Xulosa 3 (Moliyaviy): Transport-logistika xarajatlarining 4,6 mlrd. dollardan (2025-yil) kamayishi kutilmoqda. Xitoy yo'nalishida avtomobil (\$205–273/t) va temir yo'l (\$90–160/t prognoz) o'rtasidagi narx farqi Farg'ona vodiysi ishlab chiqaruvchilari uchun sezilarli raqobatbardoshlik ortishi imkoniyatini ko'rsatadi.

5-jadval.

Siyosiy tavsiyalar tahlili¹⁶

№	Tavsiya	Asoslash (TLRMM ma'lumotlari asosida)	Mas'ul tashkilot
1	Andijon shahrida multimodal logistika markazi barpo etish	XQO kirish nuqtasi; 2025-yilda 92,2 ming qatnov allaqachon ushbu yo'nalishda amalga oshirilgan	Investitsiyalar vazirligi, Andijon hokimligi
2	Farg'ona vodiysi KO'B uchun eksport tayyorgarlik dasturi	Xitoy avtomobil importi 2025-yilda 54% o'sdi — bu bozor salohiyatining isboti	Savdo vazirligi, Eksport agentligi
3	Andijon–O'sh–Irkishtom–Qoshqar ruxsatnomalarini 50 000 taga oshirish	2025-yilda ehtiyoj 70 ming ta, faqat 15 ming ta almashinuv — 4,7 barobarga kamroq	Transport vazirligi, TLRMM markazi
4	XQO qurilishi davomida hududiy iqtisodiy monitoring	Ex-post baholash uchun bazaviy ko'rsatkichlar hozirdan qayd etilishi lozim	Statistika qo'mitasi, Mintaqaviy rivojlanish vazirligi
5	Loyiha moliyasi shaffofligini ta'minlash mexanizmi	51% xitoy ulushi — qarzga botib qolish xavfiga qarshi hujjatli choralar zarur	Moliya vazirligi, O'zbekiston Temir yo'llari AJ

Ushbu maqola birlamchi davlat statistikasi va adabiyotlar tahlili asosida olib borilgan. Kelgusida: (1) Andijon viloyati korxonalari orasida so'rovnoma asosida birlamchi tadqiqot; (2) XQO ishga tushgach ex-post baholash va regressiya tahlili; (3) O'zbekiston boshqa hududlari bilan qiyosiy tahlil; (4) transport va hududiy YaHM o'rtasidagi korrelyatsion tahlil tavsiya etiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

- [1] Aschauer, D.A. (1989). Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177–200.
- [2] Banerjee, A., Duflo, E., & Qian, N. (2020). On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. *Journal of Development Economics*, 145, 102442.
- [3] Calderón, C., & Servén, L. (2008). Infrastructure and economic development in Sub-

Saharan Africa. World Bank Policy Research Working Paper No. 4712.

[4] Central Asia Program. (2025). Construction of China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway: Interests, Challenges, and Perspectives. George Washington University.

[5] De Soyres, F., Mulabdic, A., & Ruta, M. (2019). Common transport infrastructure: A quantitative model and estimates from the Belt and Road Initiative. World Bank Policy Research Working Paper No. 8801.

[6] Donaldson, D. (2018). Railroads of the Raj: Estimating the impact of transportation infrastructure. *American Economic Review*, 108(4–5), 899–934.

[7] Hirschman, A.O. (1958). *The Strategy of Economic Development*. Yale University Press.

[8] Krugman, P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499.

¹⁶ Manba: TLRMM birlamchi ma'lumotlari (2026) asosida muallif tomonidan tuzilgan

<https://globalsciencehub.uz/index.php/IE/uz>



[9] Linn, J.F. (2012). Central Asian regional integration and cooperation: Reality or mirage? EDB Eurasian Integration Yearbook, 96–117.

[10] Marshall, A. (1920). Principles of Economics (8th ed.). Macmillan.

[11] O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi TLRMM markazi. (2026). Xalqaro transport koridorlarida holat, muqobil yo'nalishlar va taklif-tahlillar. Xizmat yozuvi (Muallif: B.Xolmatov, M.Mirxamidov). O'zbekiston Transport vaziri I.R.Maqqamovga, 31.01.2026.

[12] O'zbekiston Respublikasi Transport vazirligi huzuridagi TLRMM markazi. (2026). O'zbekiston xalqaro yuk tashish hajmi 2016–2025 yillar. Elektron jadval (birlamchi ma'lumotlar).

[13] Perroux, F. (1955). Note sur la notion de «pôle de croissance». Économie Appliquée, 8(1–2), 307–320.

[14] Pomfret, R. (2019). The Eurasian landbridge and China's Belt and Road Initiative. The World Economy, 42(6), 1642–1653.

[15] Sharifli, S. (2022). CKU railway: economic implications for transit states. Central Asian Survey, 41(3), 415–430.

[16] Storeygard, A. (2016). Farther on down the road: Transport costs, trade and urban growth in Sub-Saharan Africa. Review of Economic Studies, 83(3), 1263–1295.

[17] Tashbayev, A. (2025). Construction of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway: Economic

benefits for Kyrgyzstan. Economy and Business: Theory and Practice. DOI: 10.24412/2411-0450-2025-10-355592.

[18] World Bank. (2024). Uzbekistan Economic Update. Washington, D.C.: World Bank Group.

[19] Xu, M., & Mao, J. (2021). Macroeconomic effects of Belt and Road Initiative transport projects in Central Asia: A CGE analysis. Transport Policy, 112, 130–142.

[20] O'zbekiston Respublikasi Statistika qo'mitasi. (2024). Yuk tashish statistikasi va hududiy iqtisodiy ko'rsatkichlar. stat.uz rasmiy ma'lumotlar bazasi.

Muallif(lar) haqida / Сведения об авторе / Author details

Kurbanbayev Murodjon Umarovich — Davlat siyosati va boshqaruvi akademiyasi 108-guruh tinlovchisi; O'zbekiston Temir yo'llari AJ, Qo'ng'iro't vagon deposi boshlig'I / Курбанбаев Муроджон Умарович — слушатель группы 108 Академии государственной политики и управления; начальник Кунградского вагонного депо АО «Узбекистон темир йуллари» / Kurbanbayev Murodjon Umarovich — participant of Group 108 at the Academy of Public Policy and Administration; Head of the Kungrad Wagon Depot, JSC “Uzbekistan Railways”

E-mail: murodkurbanbaev9@gmail.com



INNOVATION
IQTISODIYOT
ILMIY-AMALIY ELEKTRON
JURNAL

ISSN: 3030-315X



t.me/kstu_uz



Qarshi shahri,
Mustaqillik ko'chasi 225



www.kstu.uz
www.ojs.kstu.uz