



**XITOIY-POKISTON IQTISODIY KORIDORI,  
UNING POKISTON IQTISODIYOTI VA LOGISTIKASI  
RIVOJLANISHIGA TA'SIRI**

**Fayzixodjaeva Mavluda Lutfullayevna<sup>1</sup>**

**Tohirov Mahmudjon Murodjon o'g'li<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>TDTU, "Transport iqtisodiyoti" kafedrası dotesenti

<sup>2</sup>TDTU, "Transport iqtisodiyoti" kafedrası magistranti

<https://doi.org/10.5281/zenodo.7031501>

**ARTICLE INFO**

Received: 22<sup>nd</sup> August 2022

Accepted: 25<sup>th</sup> August 2022

Online: 29<sup>th</sup> August 2022

**KEY WORDS**

*Xitoy-Pokiston, iqtisodiy koridor, rivojlanish, logistika infratuzilma, iqtisodiy o'sish, iqtisodiyot, sarmoya, loyiha, modernizatsiya.*

**ABSTRACT**

*Xitoy-Pokiston iqtisodiy koridori logistika bilan bog'liq o'zgarishlarning Pokistonning iqtisodiy o'sishiga ta'sirini tahlil qilishga qaratilgan. Maqolada Kob-Duglas funksiyasidan foydalanilgan, unda mamlakatning real daromad darajasi to'rtta omilga tayangan holda o'rganilgan (band bo'lgan ishchi kuchi, logistikani rivojlantirish, moliyaviy rivojlanish, energiya iste'moli). Maqolada 1972-2018 yillar oralig'idagi ma'lumotlaridan foydalangan.*



Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” (M&Y) tashabbusi ulkan loyiha bo‘lib, unga ko‘ra Xitoy hukumati Xitoydan Yevropagacha bo‘lgan keng hududda qadimiy “Ipak yo‘li”ni zamonaviy rejimda rekonstruksiya qilmoqchi. U mintaqaviy aloqalar orqali “Bir makon, bir yo‘l” bo‘ylab mamlakatlarning iqtisodiy farovonligiga ko‘maklashishga qaratilgan. Xitoy, Markaziy Osiyo mamlakatlari va loyihaga aloqador mamlakatlarning turli qismlarida avtomobil yo‘llari, temir yo‘llar, quvurlar, elektr uzatish tarmoqlari, aeroportlar va boshqa shunga o‘xshash ko‘plab infratuzilmani rivojlantirish loyihalari ishlab chiqilmoqda. Umuman olganda, ushbu loyihada Yevropa, Afrika, Osiyo va Tinch okeani mintaqalariga tegishli oltmish beshga yaqin davlat mavjud. Ushbu M&Y tashabbusining yana bir muhim jihati energetika sektorini modernizatsiya qilishdir. Xitoy nafaqat energiya resurslari hududlarini qidirish va foydalanish, balki yangi elektr stansiyalari, neftni qayta ishlash zavodlari, elektr uzatish stansiyalari, elektr tarmoqlari va quvurlarni qurish niyatida. U jami 4,4 milliard aholiga ega 65 mamlakatni birlashtiruvchi oltita iqtisodiy koridorga ega. Transport koridorlari va energetika loyihalari tugallangach, Xitoy sanoat zonalarini tashkil etish va bu hududlarda ichki mehnat va xomashyo resurslaridan foydalanish niyatida. Xitoy 50 ta davlatda 118 ga yaqin maxsus zonalar tashkil etgan, va bu 50 ta davlatdan 23 ta davlat va 77 ta zona M&Yga geografik jihatdan chegaradosh. Shunday qilib, M&Y tashabbusi nafaqat Xitoy uchun, balki mintaqadagi boshqa Markaziy Osiyo iqtisodiyotlari uchun ham ko‘plab ishchi kuchi va investitsiya imkoniyatlariga ega bo‘lgan global bozorni yaratishi mumkin.

Markaziy Osiyo va Janubi-Sharqiy mintaqadagi ishtirokchi davlatlar infratuzilmasini rivojlantirishga katta sarmoya kiritish orqali logistikani yaxshilashdan foyda ko‘radi. Boshqa ko‘plab mamlakatlar qatori Pokiston ham ushbu M&Y dasturi doirasida ushbu inqilobiy o‘zgarishlar amalga oshirilayotgan mamlakatlar ro‘yxatiga kiradi va 2013-yilda Xitoy-Pokiston iqtisodiy koridori (XPIK) boshlangan. XPIKning ustuvor yo‘nalishlariga mintaqaviy ulanish, turli sarmoyaviy imkoniyatlar, iqtisodiy hamkorlik,

ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish, turizmni rivojlantirish va janubi-sharqiy mintaqaning xavfsizligi va barqarorligi kiradi. Avtomobil, temir yo‘l, havo, telekommunikatsiya va Gvader portini rivojlantirish bilan bog‘liq ko‘plab loyihalar amalga oshirilmoqda va deyarli yakunlash bosqichida. XPIK doirasida Xitoyning Xunjrab viloyatini Pokistonning Gvadar portini g‘arbiy va sharqiy yo‘nalishlari orqali bog‘laydigan 5 ta avtomobil yo‘lini rivojlantirish loyihasi mavjud.

Pokiston logistika sanoati temir yo‘l, avtomobil, havo va suv transporti infratuzilmasi, tegishli transport vositalari, aloqa manbalari va omborlarni o‘z ichiga oladi. Logistika sanoati tez sur‘atlar bilan o‘sib bormoqda va uning YaIMdagi umumiy hissasi 2016 yilda 13,4 foizga o‘sdi, 1951-yildan yiliga 5 foizdan o‘shishni boshlagan. U yiliga taxminan 3 million kishini ish bilan ta‘minlagan va uning bandlik ulushi 2013-2014 yillardagi jami band ishchi kuchining taxminan 5,1 foizini tashkil qiladi. Avtomobil transporti sektori yo‘lovchilar tashishning qariyb 93 foizini va ichki yuk tashishning 96 foizini tashkil qiladi, Pokiston temir yo‘llarining ulushi 2013-14 yillarda 7 foizdan 6 foizgacha qisqargan. 46 ta aeroport, shu jumladan yo‘lovchilar va yuk tashish uchun tijorat xizmatlarini ko‘rsatadigan 12 xalqaro aeroport mavjud. Pokiston xalqaro havo yo‘llari (PIA) yo‘lovchilarning 87 foizini tashiydi, qolgan qismini Airblue va Shaheen egallaydi. 2018-yilda avtomobil va temir yo‘l transporti orqali umumiy ichki tashish hajmi mos ravishda 614 milliard yo‘lovchi kilometr va 381 milliard tonna kilometrni tashkil etadi. Mamlakatda ikkita to‘liq ishlaydigan port mavjud; eksport va importning deyarli 95% Karachi Port

Trust va Port Qasim ma‘muriyati tomonidan bajariladi.

Мақолада endogen o‘shish nazariyasidan foydalangan holda munosabatlarni quyidagicha tavsiflovchi Kobb-Duglas ishlab chiqarish funksiyasidan foydalanildi:



$$Y_t = A L^{\alpha} \Delta t K^{\beta}$$

Bu yerda mamlakatning real daromadi ( $Y_t$ ) ish bilan band bo'lgan mehnat birliklari ( $L_t$ ) va iqtisodiy faoliyatni faollashtirishi mumkin bo'lgan boshqa barcha iqtisodiy kapital ( $K_t$ ) funksiyasidir.

Asosiy kapital moliyaviy kapital, logistika kapitali va eng muhimi, barcha turdagi operatsiyalarni, masalan, iqtisodiyotdagi ishlab chiqarish, iste'mol va xizmat ko'rsatish sohasini ta'minlaydigan energiya kapitaliga bo'linadi; shuning uchun biz tahlilda iqtisodiy o'sishni tashkil etuvchi sifatida moliyaviy rivojlanish, logistikani rivojlantirish va energiya iste'molini tanladik. Empirik dalillar moliyaviy rivojlanish resurslarni samarali safarbar etishda muhim hal qiluvchi omil ekanligini isbotladi. Xuddi shunday, elektr energiyasi iste'moli iqtisodiy o'sishga bevosita ta'sir qiladi yoki rivojlanayotgan va rivojlangan mamlakatlarda ishlab chiqarishning boshqa omillariga qo'shimcha sifatida. Va nihoyat, logistika tovarlar va xizmatlarning ishlab chiqarish nuqtasidan sotish bozoriga o'tishini osonlashtiradi va bozorga kirish, bozor integratsiyasi va tarqalish ta'siriga ega. Shundan so'ng quyidagi modelni ishlab chiqildi:

$$Y_t = A L_t^{\alpha} L_{dt}^{\beta} F D_t^{\gamma} E C_t^{\delta}$$

bu yerda biz mamlakatning iqtisodiy o'sishini ( $Y_t$ ) ishchi kuchi ( $L_t$ ), logistika rivojlanishi ( $L_{dt}$ ), moliyaviy rivojlanish ( $FD_t$ ) va energetika sektori rivojlanishi ( $EC_t$ ) bilan bog'ladik. Formulani qayta logarifmalagan holda, biz quyidagi ekonometrik modelni olamiz.

$$\ln Y_t = \alpha + \beta \ln L_t + \gamma \ln FD_t + \delta \ln EC_t + \epsilon_t$$

Tadqiqot 1972-2015 yillar oralig'idagi ma'lumotlarini Pokiston iqtisodiyoti bo'yicha 2015 yilgi statistika qo'llanmasi kabi nashr etilgan manbalardan va Pokiston

iqtisodiyotining yillik iqtisodiy so'rovlaridan keyingi yillardagi ma'lumotlardan jamladi.

Jahon bankining LRI indeksi xalqaro ekspeditorlar muhim deb hisoblaydigan oltita muhim mezon asosida ishlab chiqilgan: Birinchidan, portlar va aeroportlarga yetib borish yoki ularni tark etish uchun infratuzilma; Ikkinchidan, portlar va aeroportlardagi chegara idoralari; Uchinchidan, mahalliy logistika xizmatlarini etkazib beruvchilarning vakolatlari; To'rtinchidan, yetkazib berishning o'z vaqtidaligi; Beshinchidan, import va eksport tizimlari; Oltinchidan, kerak bo'lganda xalqaro yuklarning mavjudligi. Jahon bankining LPI balli xalqaro yuk tashishlardan to'plangan ushbu o'lchovlar bo'yicha so'rov qilingan javoblar asosida hisoblanadi; ammo, biz ushbu jihatlarning ishlashini mavjud tegishli jismoniy kirish va chiqish ko'rsatkichlari asosida baholadik. Masalan, infratuzilmani rivojlantirish samaradorligini baholash uchun biz mavjud temir yo'l tarmog'ini (uzunligi km) va yuqori turdagi yo'l uzunligini (kmda) oldik. Ikkinchi o'lchov portlar va aeroportlardagi chegara agentliklarining samaradorligi bilan bog'liq, shuning uchun biz uni port operatsiyalarining umumiy eksporti va import hajmi (tonnalarda) bilan tasdiqladik. Uchinchi va to'rtinchi o'lchov mahalliy logistika xizmatlarini yetkazib beruvchilarning vakolatlariga taalluqlidir. Temir yo'l yuk tashish ko'rsatkichlarini quyidagicha baholash mumkin, masalan, lokomotivlar soni (sonda), umumiy yuk vagonlari (sonlarda), tashilgan temir yo'l yuklari (tonna kilometrlarda). Jahon banki LRIning beshinchi o'lchovi telekommunikatsiya infratuzilmasining mavjudligi bilan bog'liq; shuning uchun 1-jadvalda keltirilgan pochta bo'limlari soni, telefon aloqalari soni va davlat qo'ng'iroqlari bo'limlari soni, mobil aloqalar soni kabi bir qator telekommunikatsiya ko'rsatkichlari tahlili olib borilgan.

## 1-Jadval



Temir yo'l logistika xizmatlarini tashkil etish korsatkichlari\*

No	Komponentlar	Tashkil etuvchilar
1	Portlar infratuzilmasi va xizmatlari	Kemalar soni; dedveytli tonnaj; portlar yuk tashish import; portlar yuk tashish eksporti;
2	2 Transport infratuzilmasi va xizmatlari	Katta yo'l uzunligi km; temir yo'l tarmog'i km; Tonnalarda tashilgan temir yo'l yuklari;
3	3 Logistik avtomobillar ko'rsatkichlari	Yo'llarda yuk mashinalari soni; Yuk poyezdlari soni; Yo'llarda olib ketuvchi va yetkazib beruvchi furgonlar soni
4	4 Telekommunikatsiya xizmatlari va infratuzilmasi	Telefon liniyalari soni; PColar soni; Mobil telefonlar soni.

\* Jadval ma'lumotlari muallif tomonidan tuzilgan

Vaqt birligi ichidagi statistik ma'lumotlarni tekshirish uchun tadqiqotda ADF (tadqiqot sifatini baholash) testidan quyidagi tarzda foydalanildi, bu regressiv tahlilda xatoga yo'l qo'ymaslik uchun muhim qadamdir. Logarifmik o'zgartirishda logistika rivojlanish indeksidan tashqari barcha o'zgaruvchilar ishlatiladi. Asosiy o'zgaruvchilar o'rtasidagi uzoq muddatli va qisqa muddatli munosabatlarni baholash uchun tadqiqotda tanlangan ma'lumotlar seriyasining statistik

$$\Delta \ln y_t = \alpha_0 + \sum \alpha_{1i} \Delta \ln y_{t-i} + \sum \alpha_{2i} \Delta \ln L_{t-i} + \sum \alpha_{3i} \Delta \ln L_{dt-i} + \sum \alpha_{4i} \Delta \ln F_{Dt-i} + \sum \alpha_{5i} \Delta \ln E_{Ct-i} + \theta_1 \epsilon_{t-1} + \epsilon_{1t}$$

xususiyatlarini o'rganishga asoslangan Yohansen va Juselius (1990) kointegratsiya usuli qo'llanildi. Agar asosiy o'zgaruvchilar o'rtasida kointegratsiya bo'lmasa, oddiy cheklanmagan vektor avtoregressiya (VAR) modeli tekshirish uchun qo'llaniladi. Agar o'zgaruvchilar o'rtasida kointegratsiya munosabatlari mavjud bo'lsa, xatolarni tuzatish modeliga asoslangan sabab-natija tahlili qo'llaniladi

Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, barcha seriyalar "1" tartibida birlashtirilgan. Tanlangan VARning kechikish uzunligi Shvarts ma'lumot mezonini va Xannan-Kvinn ma'lumot mezonini asosida "1" ni tashkil qiladi. Tadqiqot natijalari 2-jadvalda keltirilgan



# EURASIAN JOURNAL OF ACADEMIC RESEARCH

Innovative Academy Research Support Center

UIF = 8.1 | SJIF = 5.685

[www.in-academy.uz](http://www.in-academy.uz)



Logistika modellari tahlili natijalari

O'zgaruvchan ko'rsatkichlar	Modellarning xususiyatlari	Tadqiqot davomida ADF qiymati	1-farqdagi ADF qiymati	Xulosa
Logistika rivojlanish indeksi ( $L_t$ )	Uzluksuz va chiziqli	-2.293204	-6.9725577 ***	I(1)
Haqiqiy YaIM ( $Y_t$ )	Uzluksuz	-0.149887	-5.200818 ***	I(1)
Ishchi kuchi ( $L_t$ )	Uzluksuz va chiziqli	-2.132960	-6.708496 ***	I(1)
YaIMning % ko'rinishida M2 bo'yicha	Uzluksuz va chiziqli	-2.694938	-5.687197 ***	I(1)
Energiya iste'moli ( $EC_t$ )	Uzluksuz	-0.257518	-5.203702 **	I(1)

Har ikkala maksimal qiymat va maksimal ehtimollik tekshiruvda statistik qiymati tanlangan o'zgaruvchilar orasida bitta kointegratsion vektor mavjudligini tasdiqlaydi. Empirik natijalar shuni ko'rsatadiki, logistika rivojlanishi tanlangan davrda iqtisodiy o'sishga ijobiy ta'sir ko'rsatadi. Tadqiqot shuni ko'rsatadiki, logistika rivojlanish indeksining 1 foizga o'sishi mamlakat real yalpi ichki mahsulotining taxminan 0,4 foizga o'sishini ta'minlaydi. Xuddi shunday, energiya iste'molining 1% ga o'sishi real YaIMning taxminan 0,17% o'sishiga olib keladi. Ishchi kuchi va moliya sektoridagi o'zgarishlar ham

mamlakat real YaIMga ijobiy va sezilarli ta'sir ko'rsatadi (0,14% va 0,88%).

Мақола XPIK logistika bilan bog'liq rivojlanishning Pokistondagi mamlakat iqtisodiy o'sishiga ta'sirini o'rganadi. Tadqiqotda Kob-Duglas funksiyasidan foydalanildi, bu mamlakatning ishlab chiqarish darajasini ish bilan ta'minlangan ishchi kuchi, moliyaviy rivojlanish, energiya iste'moli va logistika ishlanmalari kabi turli xil omillar bilan bog'laydi.

Мақола natijalari shuni tasdiqlaydiki, yo'l qurilishi, temir yo'l tarmog'ini kengaytirish va Gvadar portini qurish va qurish kabi XPIK infratuzilmasi bilan



bog'liq o'zgarishlar logistikani yaxshilaydi va mamlakatning logistika ko'rsatkichlarini oshiradi. Tadqiqot natijalari AKT ko'rsatkichlari

mamlakatning logistika rivojlanishi va iqtisodiy o'sishiga ijobiy hissa qo'shishini ham tasdiqlaydi.

## References:

1. Chaisse, J.; Matsushita, M. Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi: Jahon savdosining me'yoriy va strategik natijalarini xaritalash.
2. Zen Read Xitoy va Eron 25 yillik hamkorlik shartnomasini imzoladi. Haaretz 2021. Onlayn: <https://www.haaretz.com/world-news/china-iran-to-sign-25-year-cooperation-accord-iranian-state-media-says-1.9659442>
3. Xan, M.K.; Sandano, I.A.; Pratt, C.B.; Farid, T. Xitoyning "Bir makon va bir yo'l" tashabbusi: Barqaror mintaqaviy rivojlanishga o'zgaruvchan yondashuvning global modeli.
4. Rahmon, S.H.; Xatri, S.; Brunner, H.P. Janubiy Osiyoda mintaqaviy integratsiya va iqtisodiy rivojlanish;
5. SBP Pokiston Iqtisodiyoti Statistikasi Qo'llanmasi 2015; Statistika boshqarmasi, Pokiston Davlat banki: Karachi, Pokiston, 2015 yil.
6. Pokistonning iqtisodiy tadqiqoti, Moliya vazirligi; Pokiston hukumati: Islomobod, Pokiston, 2015 yil.
7. Önsel Ekici, S., Kabak, Ö.Ülengin, "Logistika va global raqobatbardoshlikning o'zaro ta'siri".
8. Xui Lean, X. Huang, V. Hong, "Logistika va iqtisodiy rivojlanish: Xitoy tajribasi"
9. Limao, N.; Venables, A.J. Infratuzilma, geografik noqulaylik, transport xarajatlari va savdo.