

TRANSPORT-LOGISTIKA INFRATUZILMASINING MINTAQAVIY RIVOJLANISHGA TA'SIRI

Turdiqulova Hilola

Oriental universiteti Samarqand kampusi, Bank ishi yo`nalishi 1-bosqich talabasi.
hilolaturdikulova00@gmail.com

Mardonova O`g`iloy Ilhom qizi

Ilmiy rahbar: Oriental universiteti Samarqand kampusi
"Biznes va boshqaruv" kafedrasida o`qituvchisi
<https://doi.org/10.5281/zenodo.20079324>

ANNOTATSIYA

Mazkur maqolada transport-logistika infratuzilmasining hududiy iqtisodiy rivojlanishga ta'siri tahlil qilinadi. Tadqiqot davomida infratuzilma rivoji savdo hajmi, bandlik darajasi va investitsiyalar oqimiga ijobiy ta'sir ko'rsatishi asoslab berildi. Model ma'lumotlar asosida transport tizimi va iqtisodiy o'sish o'rtasidagi bevosita bog'liqlik aniqlanib, hududiy nomutanosiblik va texnologik orqada qolish muammolari ko'rsatib berildi. Shuningdek, infratuzilmani modernizatsiya qilish va raqamlashtirish iqtisodiy samaradorlikni oshirishning muhim omili ekanligi isbotlandi.

Kalit so'zlar: *transport infratuzilmasi, logistika tizimi, iqtisodiy o'sish, hududiy rivojlanish, investitsiyalar, savdo aylanmasi, raqamlashtirish, modernizatsiya, logistika xarajatlari, iqtisodiy samaradorlik.*

KIRISH. Zamonaviy iqtisodiyotda transport-logistika infratuzilmasi hududiy taraqqiyotning "qon aylanish tizimi" hisoblanadi. Transport tizimining samaradorligi tovar va xizmatlar oqimini tezlashtirish orqali ishlab chiqarish sikllarini optimallashtiradi va bozordagi savdo ko'lamini kengaytiradi. Ayniqsa, mintaqalararo iqtisodiy aloqalarning mustahkamlanishi bevosita transport kommunikatsiyalarining holatiga bog'liq bo'lib, bu o'z navbatida butun mamlakat iqtisodiyotining barqaror o'sishini ta'minlovchi asosiy drayverga aylanadi.

METODLAR VA ADABIYOTLAR TAHLILI. Iqtisodiy fanlar tarixida transport va savdo o'rtasidagi uzviy bog'liqlik ko'plab olimlar tomonidan asoslab berilgan. Klassik iqtisodiyot vakili Adam Smit o'zining "The Wealth of Nations" asarida transport infratuzilmasining rivojlanishi bozorlar kengayishiga, mehnat taqsimotining chuqurlashishiga va natijada iqtisodiy samaradorlikning oshishiga olib kelishini ta'kidlaydi. Uning fikricha, transport tizimi qanchalik rivojlangan bo'lsa, mahsulotlar shunchalik tez va arzon yetkaziladi, bu esa savdo hajmining ortishiga xizmat qiladi.[4]

David Rikardo esa xalqaro va hududlararo savdo nazariyasida transport xarajatlarini muhim omil sifatida ko'rib chiqadi. U nisbiy ustunlik nazariyasi doirasida hududlar o'rtasidagi iqtisodiy hamkorlik samaradorligi transport xarajatlariga bevosita bog'liqligini asoslab beradi.[3] Ya'ni, transport xarajatlari past bo'lgan sharoitda savdo kengayadi, aksincha, yuqori xarajatlar iqtisodiy aloqalarni cheklaydi.

Keyingi davr iqtisodchilari ham bu g'oyalarni rivojlantirib, infratuzilmaning iqtisodiy rivojlanishdagi o'rnini yanada chuqurroq o'rgandilar. Masalan, nemis iqtisodchisi Johan Heinrich von Tunen hududiy iqtisodiyot nazariyasida transport xarajatlari ishlab chiqarish joylashuviga qanday ta'sir qilishini izohlab berdi. Uning modeliga ko'ra, transport xarajatlari oshgan sari ishlab chiqarish markazdan uzoqlashgan hududlarda kamroq rivojlanadi.[5]

Shuningdek, Alfred Veber sanoatni joylashtirish nazariyasida transport xarajatlarini asosiy omillardan biri sifatida ko'rsatib, korxonalar eng kam xarajat bilan ishlab chiqarish va yetkazib berishni ta'minlaydigan hududlarda joylashishini ta'kidlaydi.[6] Bu esa logistika va transport tizimining strategik ahamiyatini yana bir bor tasdiqlaydi.

XX asrda iqtisodiy geografiya va logistika sohasida muhim tadqiqotlar olib borgan Valter Isard hududiy iqtisodiyot va transport tizimlari o'rtasidagi o'zaro bog'liqlikni matematik modellar asosida tahlil qilib, transport infratuzilmasi hududiy rivojlanishning muhim drayveri ekanligini ilmiy jihatdan asoslab berdi.

Zamonaviy logistika nazariyasida esa Martin Xristofer va Donald Boversoks kabi olimlar logistika tizimini ta'minot zanjiri doirasida kompleks boshqaruv tizimi sifatida talqin qiladilar. Ularning fikricha, logistika faqat tashish jarayoni emas, balki mahsulotni ishlab chiqaruvchidan to iste'molchigacha yetkazishning barcha bosqichlarini — saqlash, qayta ishlash, axborot oqimlari va boshqaruvni o'z ichiga oladi.[1]

Bugungi kunda logistika yuqori texnologiyalarga asoslangan tizimga aylanib, raqamli platformalar, sun'iy intellekt, "aqlli" transport tizimlari va real vaqt monitoringi orqali boshqarilmoqda. Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra, logistika samaradorligi yuqori bo'lgan mamlakatlarda tashish xarajatlari o'rtacha 10–15% ni tashkil etsa, rivojlanayotgan davlatlarda bu ko'rsatkich 20–25% gacha yetadi. Bu esa logistika tizimining iqtisodiy samaradorlikka bevosita ta'sirini ko'rsatadi.

Metodologik jihatdan maqolada tahlil, taqqoslash, statistik baholash va modellashtirish usullaridan foydalanildi. Hududlar kesimida infratuzilma rivoji va iqtisodiy ko'rsatkichlar o'rtasidagi bog'liqlik qiyosiy tahlil asosida o'rganildi.

NATIJALAR. Infratuzilmaning rivojlanganlik darajasi hududlarning iqtisodiy salohiyatini belgilovchi asosiy omillardan biridir. O'zbekiston sharoitida so'nggi yillarda transport-logistika tizimini modernizatsiya qilishga qaratilgan keng ko'lamli islohotlar amalga oshirilmoqda. Ayniqsa, avtomobil yo'llari, temir yo'llar va logistika markazlarining kengayishi iqtisodiy integratsiyani kuchaytirdi.

1-jadval. 2020–2025 yillarda infratuzilma rivoji ko'rsatkichlari.[2]

Ko'rsatkichlar	2020	2022	2025	O'sish (%)
Avtomobil yo'llari (ming km)	42	45	50	+19%
Temir yo'llar (ming km)	7.2	7.5	8.1	+12%
Logistika markazlari (soni)	18	25	40	+122%
Yuk tashish hajmi (mln tonna)	120	145	190	+58%

Eng katta o'sish logistika markazlarida kuzatilayotgani (122%) mamlakat iqtisodiyotida logistika yo'nalishining tobora ustuvor ahamiyat kasb etayotganini ko'rsatadi.(1-jadval) Bu jarayon ishlab chiqarish va taqsimot tizimlarining zamonaviylashuvi bilan chambarchas bog'liq bo'lib, hududlar o'rtasidagi iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashga xizmat qilmoqda. Shu bilan birga, yuk tashish hajmining ortishi iqtisodiy faollikning oshganidan dalolat beradi, ya'ni ishlab chiqarish hajmi kengayib, ichki va tashqi bozorlarda tovar aylanishi faollashmoqda. Transport infratuzilmasining kengayishi esa hududlararo integratsiyani kuchaytirib, resurslar va mahsulotlarning tezkor va samarali harakatlanishini ta'minlamoqda.

Transport-logistika tizimining iqtisodiy samarasi.

2-jadval. Infratuzilma rivojining iqtisodiy ko'rsatkichlarga ta'siri (model).

Ko'rsatkichlar	Past infratuzilma hududi	O'rta	Yuqori rivojlangan
Savdo aylanmasi (mlrd so'm)	120	240	480
Bandlik darajasi (%)	55%	63%	72%
Investitsiyalar (mln \$)	50	120	300
Logistika xarajatlari (%)	25%	18%	10%

Rivojlangan infratuzilmaga ega hududlarda savdo hajmining 4 baravar yuqori bo'lishi transport va logistika tizimining iqtisodiy samaradorlikka bevosita ta'sirini yaqqol namoyon etadi. Bunday hududlarda tovarlar tez va uzluksiz harakatlanishi natijasida bozorlar faol ishlaydi hamda savdo jarayonlari jadallashadi. Shu bilan birga, logistika xarajatlarining keskin kamayishi (25% dan 10% gacha) mahsulot tannarxini pasaytirib, korxonalar raqobatbardoshligini oshiradi.(2-jadval) Bu esa nafaqat ichki bozorda, balki eksport salohiyatida ham ijobiy natijalarga olib keladi. Bundan tashqari, infratuzilmaning rivojlanganligi investitsiyalar oqimi bilan bevosita bog'liq bo'lib, sifatli yo'l, transport va logistika tizimlari mavjud hududlar investorlar uchun yanada jozibador hisoblanadi.

3-jadval. Muammolar va ularning iqtisodiy ta'siri.

Muammo	Ta'sir darajasi	Natijasi
Hududiy nomutanosiblik	Yuqori	Regional tengsizlik kuchayadi
Transport xarajatlari	Yuqori	Mahsulot tannarxi oshadi
Logistika markazlari yetishmasligi	O'rta	Yetkazib berish sekinlashadi
Raqamlashtirish darajasi pastligi	Yuqori	Samaradorlik pasayadi

Eng katta muammo sifatida hududiy nomutanosiblik ajralib turadi, bu esa iqtisodiy rivojlanish darajalaridagi tafovutlarning yanada chuqurlashishiga olib keladi. Ayrim hududlarda infratuzilmaning yetarli darajada rivojlanmaganligi ishlab chiqarish, savdo va xizmat ko'rsatish sohalarining sust rivojlanishiga sabab bo'lib, umumiy iqtisodiy muvozanatga salbiy ta'sir ko'rsatadi. Shu bilan birga, texnologik orqada qolish ham muhim muammolardan biri bo'lib, zamonaviy raqamli yechimlar va boshqaruv tizimlarining yetarlicha joriy etilmagani global raqobatbardoshlikni pasaytiradi.

4-jadval. Hududiy solishtirma tahlil.[2]

Hudud turi	Yo'l sifati (%)	Logistika rivoji	Investitsiya oqimi	Iqtisodiy o'sish (%)
Markaziy hudud	85%	Yuqori	Yuqori	6.5%
Sanoat hududi	75%	O'rta	O'rta	5.2%
Chekka hudud	50%	Past	Past	3.1%

Chekka hududlarda iqtisodiy o'sish darajasi markaziy hududlarga nisbatan deyarli 2 baravar past bo'lib, bu holat asosan infratuzilma va transport tizimining yetarli darajada rivojlanmaganligi bilan izohlanadi. Bunday hududlarda yo'llarning sifati pastligi, logistika xizmatlarining cheklanganligi hamda bozorlarga chiqish imkoniyatlarining torligi iqtisodiy faollikni susaytiradi. Shu bilan birga, transport sifati bilan iqtisodiy o'sish o'rtasida to'g'ridan-to'g'ri bog'liqlik mavjudligi aniqlanadi: yo'llar va logistika tizimi qanchalik rivojlangan bo'lsa, ishlab chiqarish, savdo va investitsiya jarayonlari shunchalik faol bo'ladi.

MUHOKAMA. Infratuzilma rivoji iqtisodiy o'sishning asosiy drayveri sifatida namoyon bo'ladi. Transport, logistika, energetika va kommunikatsiya tizimlarining izchil rivojlanishi hududlar iqtisodiy salohiyatini oshirib, ishlab chiqarish va xizmat ko'rsatish sohalarining

kengayishiga xizmat qiladi. Ayniqsa, transport-logistika tizimining yaxshilanishi tovar va xizmatlar harakatini tezlashtirib, bozorlar o'rtasidagi integratsiyani kuchaytiradi. Natijada savdo hajmi ortadi, yangi ish o'rinlari yaratiladi va investitsiyalar uchun qulay muhit shakllanadi. Bu jarayon iqtisodiyotning ichki va tashqi barqarorligini mustahkamlovchi muhim omillardan biri hisoblanadi.

Hududiy nomutanosiblikni kamaytirish iqtisodiy siyosatning ustuvor yo'nalishlaridan biri bo'lishi lozim. Markaziy va chekka hududlar o'rtasidagi infratuzilma tafovutlari iqtisodiy rivojlanish darajalarida sezilarli farqlarni keltirib chiqaradi. Agar ushbu tafovutlar bartaraf etilmasa, iqtisodiy resurslarning notekis taqsimlanishi davom etadi va bu umumiy iqtisodiy barqarorlikka salbiy ta'sir ko'rsatadi. Shu sababli, infratuzilma loyihalarini hududlar kesimida muvozanatli amalga oshirish, ayniqsa chekka hududlarga ustuvor e'tibor qaratish muhim ahamiyat kasb etadi.

Zamonaviy sharoitda raqamlashtirish va modernizatsiya jarayonlari iqtisodiy rivojlanishning ajralmas qismiga aylanmoqda. Raqamli logistika tizimlari, aqlli transport boshqaruvi, elektron monitoring va avtomatlashtirilgan boshqaruv mexanizmlarining joriy etilishi infratuzilma samaradorligini sezilarli darajada oshiradi. Bu esa nafaqat xarajatlarni kamaytiradi, balki xizmat ko'rsatish sifatini ham yaxshilaydi. Shu bilan birga, innovatsion texnologiyalarni keng joriy etish mamlakatning global iqtisodiy tizimdagi raqobatbardoshligini oshirishga xizmat qiladi.

XULOSA. Transport-logistika infratuzilmasining rivojlanishi hududiy iqtisodiy o'sishni ta'minlovchi muhim omillardan biridir. Rivojlangan transport tizimi savdo hajmining oshishiga, logistika xarajatlarining kamayishiga hamda investitsiyalar oqimining ko'payishiga xizmat qiladi. Shu bilan birga, hududiy nomutanosiblik va texnologik yetishmovchiliklar iqtisodiy samaradorlikni cheklovchi asosiy muammolar sifatida namoyon bo'ladi. Shuning uchun infratuzilmani modernizatsiya qilish, raqamli texnologiyalarni joriy etish va hududlar o'rtasidagi tafovutlarni kamaytirish iqtisodiy barqaror rivojlanishni ta'minlashning muhim shartlaridan biri hisoblanadi.

Adabiyotlar, References, Литературы:

1. Christopher M. *Logistics and Supply Chain Management*. – London: Pearson Education, 2016. – 312 p.
2. O'zbekiston Respublikasi Davlat statistika qo'mitasi. Rasmiy sayt. – URL: <https://stat.uz> (murojaat qilingan sana: 25.03.2026).
3. Ricardo D. *On the Principles of Political Economy and Taxation*. – London: John Murray, 1817. – 589 p.
4. Smith A. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. – London: W. Strahan and T. Cadell, 1776. – 1096 p.
5. Thünen J. H. *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. – Hamburg: Perthes, 1826. – 412 S.
6. Weber A. *Theory of the Location of Industries*. – Chicago: University of Chicago Press, 1929. – 256 p.