

КУН МАВЗУЛАРИ

Янги йўллар, эски тўсиқлар: Ўзбекистон Транскаспий йўлагидан қанча фойда кўради?

Oktabr 06, 2026



The Middle Corridor is a trade route between China and the West via the Caspian Sea

Эрон орқали **юк ташишдаги муаммолар** Ўзбекистон учун Ўрта йўлакнинг муқобил йўналиш сифатидаги аҳамиятини оширди. Жаҳон банки янги ҳисоботида бу йўлакни ривожлантириш Ўзбекистон ва минтақанинг бошқа давлатларига қанча иқтисодий фойда келтириши мумкинлигини ҳисоблаб чиқди.

Транскаспий транспорт йўлагининг кенгайиши Ўзбекистонга ташқи бозорларга чиқиш учун янги имкониятлар бериши мумкин. Аммо мамлакат учун прогноз

қилинаётган иқтисодий фойда айрим қўшни давлатларникидан камроқ, чегаралардаги кечикишлар эса бу имкониятларни чеклаши мумкин. Бу Жаҳон банкининг янги ҳисоботидан айрим ҳулосалар.

Банкнинг 2026 йилги тадқиқотига кўра, йўлак инфратузилмасини ривожлантириш узоқ муддатда Ўзбекистон ялпи ички маҳсулотини **0,7 фоизга — моделдаги ҳисоб бўйича қарийб 749 миллион долларга** ошириши мумкин. Бандликнинг ўсиши эса **0,4 фоиз** деб баҳоланган.

Рақамлар йўлак ривожлантирилмаган сценарийга нисбатан қўшимча иқтисодий самарани кўрсатади. Худди шу моделда ЯИМ ўсиши Қозоғистон учун **2,22 фоиз**, Қирғизистон учун **4,83 фоиз**, Грузия учун эса **3,61 фоиз** деб ҳисобланган.

Ҳисоботга кўра, янги йўллар қуришнинг ўзи Ўзбекистонни йирик транзит марказига айлантирмайди. Юк ташишни тезлаштириш ва чегаралардаги кутиш вақтини қисқартириш ҳам керак. Бунинг учун йўлакдаги давлатлар ўзаро келишиб ишлаши зарур.

| Фақат транзит даромади эмас, бозорларга чиқиш имконияти

Йўлак темирйўллар, автомобиль йўллари ва Каспий денгизи орқали ташувлар воситасида Марказий Осиёни Жанубий Кавказ ҳамда бошқа бозорлар билан боғлайди. Ўзбекистон учун унинг кенгайиши импорт ва экспортнинг муқобил йўналишларини кўпайтириши, бошқа йўлларда узилиш бўлганда савдони давом эттириш имконини бериши мумкин.

Сиёсатшунос Наргиза Умарова 2023 йил июлда Kun.uz нашрига берган интервьюсида Ўзбекистоннинг ташқи бозорларга чиқишдаги қийинчиликларини шундай таърифлаган:

"Вариантларимиз жуда ҳам оз, аксарияти жуда ҳам қиммат."

Жаҳон банки Ўзбекистон импорти **6,02 фоизга, ёки қарийб 2,56 миллиард долларга**, экспорти эса **0,97 фоизга, ёки 253 миллион долларга** ўсишини прогноз қилган.

Импортнинг экспортдан тезроқ ўсиши ўз-ўзидан Ўзбекистон зарар кўришини англатмайди. Машина, ускуна ва ишлаб чиқариш учун зарур маҳсулотларни арзонроқ олиб келиш маҳаллий корхоналарга фойда бериши мумкин. Аммо юк ташиш ҳажмининг ўсишини Ўзбекистон экспорти ёки транзитдан оладиган даромадининг худди шундай ўсиши сифатида тақдим этиб бўлмайди.

| Йўлакнинг ягона ишга тушиш санаси йўқ

Транскаспий йўлаги аллақачон ишляпти. Уни ривожлантириш битта лойиҳани очишдан эмас, бир қатор қурилишлар ва хизматларни яхшилашдан иборат.

Жаҳон банкининг 2030 йилга мўлжалланган ривожланиш сценарийсида **Хитой–Қирғизистон–Ўзбекистон темирйўли** қуриб битказилган бўлиши назарда тутилган. Ҳисоботда унинг қиймати **4,7 миллиард доллар** деб келтирилган.

Бу темирйўл орқали Хитойдан келган юklar Ўзбекистондан Қозоғистон ёки Туркманистонга, у ердан эса Каспий денгизи портларига етказилиши мумкин.

Шу билан бирга, ҳисоботда ушбу темирйўл 2040 йилгача асосан Хитой–Европа транзитига хизмат қилиши кутилмаётгани айтилган. Демак, унинг Ўзбекистон учун аҳамияти фақат Хитой ва Европа ўртасидаги юklarни жалб қилиш билан чекланмайди.

Бошқа инвестициялар 2030-йилларга мўлжалланган. Таклиф этилаётган Арманистон–Озарбайжон–Туркия тармоғи эса Арманистоннинг қўшнилари билан дипломатик ва савдо муносабатлари нормаллашишига боғлиқ.

Шу сабаб кутилган фойда молиялаштириш, қурилиш ва бир нечта давлат иштирокидаги сиёсий келишувларга таянади.

| Тез юрар поезднинг фойдасини чегарадаги кутиш вақти йўққа чиқариши мумкин

Жисмоний инфратузилма муаммонинг фақат бир қисми. Жаҳон банкига кўра, йўлак бўйлаб одатий ташувда тўрт ёки бешта чегарадан ўтиш, темирйўл излари кенглиги икки марта алмашиши ва юklarни поезддан кемаларга қайта ортиш талаб қилиниши мумкин.

Банк ўрганган Хитойдан Қора денгиз орқали Европага борадиган бир йўналишда 2023 йилги етказиб бериш вақтининг **55 фоизи портларда кутишга** кетган.

Халқаро транспорт мутахассислари ҳам бу кечикишларнинг аҳамиятини таъкидлаган.

"Ўрта йўлакнинг муваффақияти хариталар билан эмас, чегараларда тежалган дақиқалар билан ўлчанади", деган Халқаро автомобиль транспорти иттифоқи —

IRU бош котиби Умберто де Претто. Унинг гапи ташкилотнинг 2026 йил январдаги хабарида келтирилган.

The Times of Central Asia нашрида таҳлилчи Роберт М. Катлер ҳам транспортдаги тўсиқлар харажатларни олдиндан ҳисоблашни қийинлаштириши, бу эса тармоқни яхшилаш учун зарур сармояни киритишдан инвесторларни тийиши мумкинлигини ёзган.

"Ўзбекистон учун Ўрта йўлак ҳам имконият, ҳам логистик чекловдир", деган у.

| Сармоя эҳтиёжи ва сиёсий аҳамият

Ўзбекистон мамлакат ичидаги транспорт муаммоларини ҳам ҳал қилиши керак. Ҳисоботга кўра, темирйўл тармоғининг катта қисми бир изли, **41 фоизи электрлаштирилган**, вагон парки эса эскирган.

Банк Ўзбекистонда йўлакка чиқиш имкониятини яхшилайдиган **қарийб 11,5 миллиард долларлик эҳтимолий лойиҳаларни** санаб ўтган. Улар автомобиль йўллари, темирйўл ўтказувчанлиги, вагонлар, сигнализация ва логистика объектларини қамраб олади. Бу лойиҳалар рўйхати бўлиб, улар учун маблағ тўлиқ топилганини аниқлатмайди.

Йўлакнинг стратегик аҳамиятини ЯИМ прогнози билан тўлиқ ўлчаш қийин. Муқобил йўллар Ўзбекистонга савдо йўналишларини танлаш имконини бериши ва битта йўлдаги узилишларга боғлиқлигини камайтириши мумкин.

Сиёсатшунос Камолиддин Раббимов ҳам 2023 йилдаги Kun.uz давра суҳбатида Марказий Осиё давлатлари Москванинг босим ўтказиш имкониятларини камайтириш учун муқобил транспорт йўллари ривожлантириши зарурлигини айтган.