

TRANSPORT LOGISTIKASIDA XALQARO KORIDORLARINI RIVOJLANTIRISH

Irisbekova M.N

i.f.d.

O'tkirov Sh.Sh

ass. Toshkent davlat transport universiteti

Annotatsiya: *Maqolada xalqaro transport koridorining xozirgi holati va rivojlanish istiqbollari o'rganib chiqilgan. Ularning paydo bo'lishi, xalqaro transport kommunikatsiyalariga qo'shilish tarixi, tashqi savdo va tranzit yuklarni tashishning samarali xalqaro yo'nalishlarni ishlab chiqish, transport kompleksini modernizatsiya qilish va tranzit salohiyatini oshirish tarixi ko'rsatilgan.*

KIRISH

O'zbekistonning geostrategik pozitsiyasi uning Markaziy Osiyo va Afg'oniston davlatlari bilan birgalikda mintaqaning logistika salohiyatini rivojlantirishdagi rolini belgilaydi. Zamonaviy dunyoda Markaziy Osiyoning geosiyosiy mintaqasi, umumiy qabul qilingan g'oyaga ko'ra, beshta davlatdan iborat: Qozog'iston, O'zbekiston, Turkmaniston, Tojikiston va Qirg'iziston. Markaziy Osiyo davlatlarining asosiy geografik xususiyati shundaki, ular Jahon okeaniga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyatiga ega emaslar. Bu xususiyat mintaqada davlatlari hayotining barcha sohalariga - iqtisodiyot, milliy xavfsizlik va tashqi siyosatga ta'sir qiladi. [1]

Ushbu mintaqadagi asosiy mamlakat - bu markaziy geostrategik pozitsiyani egallagan O'zbekiston. Hozirda O'zbekiston Respublikasi eng yirik bozorlardan biri hisoblanadi. Bu shuningdek uning Markaziy Osiyo orqali o'tadigan savdo oqimlarida juda muhim rolini oldindan belgilab beradi. 21-asrda barcha rivojlangan mamlakatlarda biznes yuritish amaliyoti shuni ko'rsatadiki, logistika savdo oqimlarini tashkil etishda strategik muhim rol o'ynaydi. Bugungi kunda O'zbekistonda tovarlarni tashish va savdo-sotiqni moddiy-texnik jihatdan qo'llab-quvvatlash elementlari endigina shakllanmoqda va respublikaning logistikasiga zamonaviy usullar va texnik vositalarni kiritish hali ham sust. Shu sababli, O'zbekistonning logistika salohiyatini o'rganish juda dolzarb mavzudir. [1]

Shimolda Rossiya va Boltiqbo'yi portlariga borish uchun Qozog'istondan o'tish kerak. Janubda dengiz sohiliga yo'l Turkmaniston va Eron orqali o'tadi. G'arbda, Turkmaniston orqali, faqat ichki Kaspiy dengiziga chiqish imkoniyati mavjud, bundan tashqari, Qora dengiz portlariga borish uchun Kavkaz davlatlari chegaralarini kesib o'tish kerak. Sharqda faqat Qozog'iston orqali Rossiyaning Uzoq Sharqdagi portlariga yoki Xitoyning portlariga borish mumkin. Janubi-sharqda, qirg'oqqa yetib borish uchun Afg'oniston, keyin Pokiston orqali o'tadigan yo'lni bosib o'tish kerak.

Har bir mamlakat iqtisodiyotining jadal rivojlanishi transport-kommunikatsiya majmuasini ilg'or rivojlanishini, shuningdek tashqi bozorlarga tovarlarni maqbul va ishonchli yetkazib berishni ta'minlaydigan xalqaro transport yo'laklarini diversifikatsiyalashni talab qiladi. [2]

2017-2021 yillarda O'zbekiston Respublikasini rivojlantirishning beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha Harakatlar strategiyasida transport-kommunikatsiya infratuzilmasini yanada rivojlantirish va mamlakatning tranzit salohiyatini oshirishni ta'minlaydigan bir qator yo'nalishlar belgilangan. [4] Bugungi kunda O'zbekiston Respublikasida xalqaro avtomobil transportini yanada rivojlantirish va uning tranzit salohiyatini oshirish uchun barcha sharoitlar yaratilgan. Magistral yo'llar qurilmoqda, xalqaro ahamiyatga ega bo'lgan asosiy tranzit yo'llar rekonstruktsiya qilinmoqda, ixtisoslashtirilgan xalqaro transport terminallari yaratilmoqda, bojxona protseduralarini soddalashtirish bo'yicha chora-tadbirlar ko'rilmogda va chegara bojxona postlaridan o'tishi kerak bo'lgan vaqt, tegishli me'yoriy-huquqiy baza ishlab chiqilmoqda. Bu o'z o'rnida xalqaro avtomobil transporti uchun qulay sharoitlarni yaratib beradi. [3]

Hozirda O'zbekiston Respublikasi unga a'zo, 9 xalqaro konventsiyalar va xalqaro avtomobil transportini tartibga soluvchi 2 xalqaro shartnomalar asosida faoliyat olib bormogda. O'zbekiston Respublikasi Hukumati chet el davlatlari bilan xalqaro avtomobil transporti sohasida 29 ta hukumatlararo bitimlarni imzoladi. [5]

«O'zbekiston-Qirg'iziston-Xitoy» yangi yo'l yo'lagi shakllandi va Xitoyda avtomobil transporti xizmatlarining yangi istiqbolli bozori ochildi.

Mavzuga oid adabiyotlarning tanqidiy tahlili

Maqoladagi ushbu nuqta, davlatlarning tranzit salohiyatini amalga oshirish va xalqaro transport yo'laklarini rivojlantirish muammolari ilmiy iqtisodiy adabiyotlarni o'rganishga asoslangan bo'lib, bu yerda mualliflar jahon transport infratuzilmasini rivojlanib borishi bilan kontseptsiya, konteyner terminallari paydo bo'lishi va yanada murakkab transport zanjirlari shakllanishi tufayli transport koridorlari biroz o'zgarib ketishi, transportning turlari ishtirokidagi xizmatlarning uyg'unlashishiga olib keladi. [7]

Oliy Yevroosiyo Iqtisodiy Kengashining 2016 yil 26 dekabrda 19-son qaroriga asoslanib Yevroosiyo transport koridorining ta'rifi berilgan: yo'lovchilar va yuklarni xalqaro tashishda ularning eng katta konsentratsiyasi yo'nalishlarida yetkazib berishni ta'minlash, shuningdek ushbu transport xizmatlarini amalga oshirish uchun texnologik va tashkiliy-huquqiy shartlar to'plami ". dan raqamli transport koridorlari tizimini qurishda foydalanish. [8].

Xalqaro transport koridorlari Yevroosiyo iqtisodiy Ittifoqining transport va tranzit salohiyatini amalga oshirish uchun asos sifatidagi maqola davlatlarning tranzit qobiliyatini amalga oshirish va xalqaro transport yo'laklarini rivojlantirish muammolariga bag'ishlangan ilmiy iqtisodiy adabiyotlarni o'rganish asosida yozilgan.

Maqolani shakllantirish jarayonida tahliliy va monografik usullardan foydalanilgan. Tadqiqot va munozaralar natijalari zamonaviy sharoitda Yevroosiyo iqtisodiy ittifoqida ishtirok etayotgan mamlakatlarning tranzit imkoniyatlarini amalga oshirish zarur va iqtisodiy resursning pozitsiyasi hisobga olinishi ta'kidlab o'tilgan. [9]. Ushbu maqola xalqaro transport mintaqalarini o'rganish va iqtisodiy rivojlanishga bag'ishlangan. Muallif ilgari surgan muloxazalar bir qator tasis yurituvchi subyektlarning iqtisodiy rivojlanishiga sarmoyalarni jalb qilish, mintaqalarda yangi ish o'rinlari yaratishga majbur qiladigan qo'shimcha xalqaro transport koridorlarini yaratishni inkor etadi.[10].

Tadqiqot metodologiyasi

Markaziy Osiyoda avtomobil transporti egiluvchanligi va samaradorligi bilan alohida o'rin tutadi, dengizga chiqmagan mamlakatlarni quruqlik transporti yo'llari bilan bog'laydi. Avtomobil transporti boshqa transport turlari o'rtasidagi bog'lanishdir, u har qanday transportning boshi va oxiri hisoblanadi. Avtomobil transporti bozordagi yetkazib berish va tarqatish imkoniyatlarini kengaytiradi, mintaqaviy iqtisodiy integratsiyani va global raqobatbardoshlikni oshiradi. Ushbu yo'nalishda bir qator ilmiy- tadqiqot usullari qo'llanildi: rasmiy mantiqiy, tarkibiy mantiqiy, statistik, matematik, ilmiy va iqtisodiy tajriba, ishlab chiqarish natijalarini tasdiqlash, hamda qiyosiy o'rganish. Asosiy transport yo'laklari chorrahasida joylashgan Markaziy Osiyoning savdo va transport aloqalari tizimida muhim rol o'ynaydigan O'zbekiston Respublikasi quyidagi masalalarni hal qiladi:

Yevropa Ittifoqi hududidan o'tuvchi xalqaro transport koridorlari ko'rib chiqilib, O'zbekiston dunyodagi kamida ikki davlat tomonidan okeanlardan ajralib turadigan ikki mamlakatdan biri hisoblanadi. Shu munosabat bilan xalqaro transport koridorlarini rivojlantirish O'zbekiston uchun alohida ahamiyatga ega. Mustaqillikka erishgunga qadar O'zbekiston o'zining tashqi iqtisodiy aloqalarini uchta dengiz portlari orqali amalga oshirishi mumkin edi - Ilichevskda (Qora dengizga chiqish yo'li bilan), Sankt-Peterburgda (Boltiq dengiziga chiqish yo'li bilan) va Vladivostokda (Uzoq Sharq portlariga kirish imkoni bilan) ularga to'g'ri keladigan masofalar bilan respublikadan 3000, 4300 va 8000 km masofada bo'lib, bu yuklarni tashish narxini ancha oshiradi. [9],[10]

Biroq, mamlakat mustaqil taraqqiyoti yillarida uning rahbariyatining maqsadga muvofiq siyosati tufayli bu yo'nalishdagi vaziyat tubdan o'zgardi. O'zbekiston Respublikasi Hukumatining faol chora-tadbirlari va jalb qilingan vazirlik va idoralarning tashqi savdo yuklarini tashish va respublikaning tranzit salohiyatidan foydalanish uchun muqobil transport yo'laklarini izlash va ulardan samarali foydalanish bo'yicha muvofiqlashtirilgan ishi natijasida xalqaro transport koridorlari tarmog'i yaratildi va takomillashtirildi. [11]

Transport yo'lagi, avvalambor, ma'lum yo'nalishlar bo'ylab yuk yoki moddiy oqim yo'nalishini anglatadi. Shu bilan birga, maqbul bojxona va tarif rejimini yaratish katta

hajmdagi yuklarni u yoki bu yo'nalishda kontsentratsiyalashga va shu tariqa to'laqonli transport koridorini shakllantirishga yordam beradi. Odatda, hududlari orqali transport koridorlari o'tadigan tranzit mamlakatlar yuk tashish hajmini oshirish uchun eng qulay sharoitlarni yaratishga intilishadi. Albatta, amalda havo yo'laklari tushunchasi ham mavjud, ammo transport koridorlari haqida gap ketganda, avvalambor quruqlik transporti, avtomobil va temir yo'l turlarini tushunishimiz kerak. O'zbekiston o'zining geografik joylashuvi va rivojlangan transport infratuzilmasi borligi sababli ko'plab transport yo'laklari kesishgan markaz hisoblanadi. Boltiqbo'yi mamlakatlari, Eron, Gruzija, Rossiya va boshqa mamlakatlarning portlariga yo'nalishlarda amalga oshiriladi. Bundan tashqari, Yevropa-Kavkaz-Osiyo, TRASEKA deb nomlangan transport yo'laklari, Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik dasturi doirasidagi transport yo'laklari, shuningdek, Ye-40 va Yevroosiyo koridorining xalqaro yo'li. boshqa yo'nalishlar O'zbekiston hududidan o'tadi. TRASEKA - Buyuk Ipak yo'lini, ya'ni Xitoydan Yevropaga Markaziy, O'rta va Kichik Osiyo orqali yo'lni qayta tiklashga urinishlardan iborat. Qozog'istonning Drujba stantsiyasi va Batumi porti o'rtasidagi avtomobil yo'llarining mumkin bo'lgan variantlarini ko'rib chiqish natijasida ikkita parallel yo'laklarga ustunlik berildi:

1) Toshkent - Samrqand (shoxlari Dushanbe va Termizgacha) - Bayram Ali - Ashxobod - Turkmanboshi - Boku - Tbilisi - Poti va Batumi;

2) Aktyubinsk - Gurev - Boku - Tbilisi - Poti va Batumi. TRASEKA loyihasi Rossiyaning Shimoliy Kavkazdagi geosiyosiy vaziyat yomonlashgan taqdirda Yevropaga kirish uchun transport monopoliyasiga muqobil bo'lib, Tasis davlatlararo dasturining tarkibiy qismlaridan biri sifatida ishlab chiqilgan. Ammo geosiyosatning G'arbni Janubiy Kavkazdagi harbiy ishtirokini kuchaytirish istagi bilan ustunligi, taklif qilinayotgan yo'nalishlar bo'yicha yuk tashishning juda past rentabelligi Markaziy Osiyodan Yevropaga Rossiya va Ukraina orqali temir yo'lning chiqishlari bilan taqqoslaganda, bu yerda tariflar mavjud. Bu tariflar asosida neft va donni tashish uchun ancha past, yuklarni yetkazib berish muddati esa 2 baravar kam miqdorni tashkil etadi. [11]

- Tahlil va natijalar (Analysis and results)

O'zbekiston Markaziy Osiyoda strategik mavqega va rivojlangan transport infratuzilmasiga ega. 2020 yilda O'zbekiston Respublikasining xalqaro yuk tashish hajmi 47,1 mln. tonnani tashkil etdi, shundan: eksport-13,3 mln. tonna, import-24,7 mln. tonna, tranzit-9,1 mln. tonnadan iborat. [12]

Hozirda O'zbekistonda yuk tashishning yillik 6-7 foiz miqdorida barqaror o'sishi kuzatilmoqda. Taxminan 27 million tonna - bu xalqaro yuk tashishning o'rtacha yillik hajmi, shu jumladan eksport 4-4,3 million tonna, import esa 13-13,3 million tn. tashkil etadi. Har yili 9,2-9,7 million tn. tranzit yuklari O'zbekistondan o'tib, respublika uchun 1 milliard dollarga yaqin daromad keltiradi. Tranzit yuk tashish umumiy hajmida

tranzit yuklarning eng katta miqdori Qozog'istonga tegishli bo'lib, 32 foizni tashkil etadi. Rossiya Federatsiyasi tomonidan - 31% va Eron - 13,8%. dan iborat. [15], [16].

Ta'kidlash joizki, O'zbekiston tashqi savdo yuklarini tashishni amalga oshiradigan ko'rib chiqilayotgan asosiy transport koridorlaridan yetarlicha samarali foydalanilmayapti va yuk tashishni ko'paytirish uchun ularning infratuzilmasini rivojlantirish zarur. Shu sababli, xalqaro yuk tashish hajmini oshirish va O'zbekiston hududi orqali yangi tranzit yuk oqimlarini jalb qilish uchun respublikaning transport-logistika kompaniyalari tomonidan ko'rsatiladigan xizmatlar sifatini oshirish bo'yicha faol ishlarni davom ettirish zarur. Ushbu transport koridorlari eksport va import yuklarining asosiy qismini, shuningdek tranzit yuklarning oqimini tashiganligi sababli, O'zbekiston iqtisodiyoti uchun muhimdir. Hozirgi kunda O'zbekistonning tashqi savdo va tranzit yuklarini tashish quyidagi asosiy transport yo'laklari bo'ylab amalga oshirilmoqda:

1-yo'lak - Boltiqbo'yi davlatlari portlari yo'nalishi bo'yicha (Qozog'iston va Rossiya orqali tranzit bilan) - Klaypeda (Litva), Riga, Liyepaya, Ventspils (Latviya), Tallin (Estoniya);

2-yo'lak - Yevropa Ittifoqi mamlakatlari yo'nalishi bo'yicha, Belorussiya va Ukraina orqali (Qozog'iston va Rossiya orqali tranzit orqali) - Chop (Ukraina) va Brest (Belorusiya) chegara punktlari;

3-yo'lak - Ukrainaning Ilyichevsk portiga (Qozog'iston va Rossiya orqali tranzit bilan), Qora dengizga chiqish yo'li bilan;

4-yo'lak - TRACECA yo'lagi deb nomlanuvchi Qora dengizga chiqish yo'li bilan (Turkmaniston, Qozog'iston va Ozarbayjon orqali tranzit bilan) Zakavkaz yo'lagi yo'nalishi bo'yicha;

5-yo'lak - Eronning Bandar Abbas portiga (Turkmaniston orqali tranzit orqali) Fors ko'rfaziga chiqish yo'li bilan;

6-yo'lak - sharqiy yo'nalishda Qozog'iston-Xitoy chegarasi (Do'stik / Alalshankou) orqali Xitoyning sharqiy portlariga, shuningdek Uzoq Sharq portlari - Naxodka, Vladivostok va boshqalar;

7-yo'lak - Sariq, Sharqiy Xitoy va Janubiy Xitoy dengizlariga chiqish yo'li bilan Xitoy portlariga (Qirg'iziston orqali tranzit orqali);

8-yo'lak - Afg'oniston muammosini hal qilish bilan bog'liq holda tranzit orqali Eron va Pokistonning Bandar Abbas, Chaxbaxar (IRI), Gvadar va Karachi (IRP) portlariga janubiy muqobil transport koridorlarini rivojlantirish uchun yangi istiqbollar ochilmoqda bu Afg'oniston orqali yo'nalish.

Birinchidan, transport koridorlari turli xil jismoniy va iqtisodiy ko'rsatkichlar bilan ajralib turadi, masalan, uzunlik, yetkazib berish muddati va eng muhimi transport xarajatlari. Bundan tashqari, transport xarajatlari, shuningdek, tovarlarning tashqi savdo narxining muhim elementlaridan biridir. Shuning uchun asosiy tashqi savdo sheriklari asosan geografik joylashuvi bilan belgilanadi.

Shubhasiz, iste'molchi mamlakatdan ancha uzoq masofada joylashgan davlat tomonidan olib kiriladigan arzonroq mahsulot tashish paytida transport xarajatlarini oladi, bu taxminan 70% ni tashkil qilishi mumkin, bu esa ushbu mahsulotni sotish uchun bozorni jozibador qilmaydi. Shuning uchun asosiy tashqi savdo sheriklarini tanlash asosan tashqi iqtisodiy faoliyatga qatnashadigan mamlakatlarning geografik joylashuvi bilan bog'liq. Shunday qilib, O'zbekiston uchun asosiy tashqi savdo sheriklari qo'shni davlatlardir, masalan, Xitoy - 24%, Qozog'iston - 16%, Rossiya - 14% va Turkiya - 13%, bu yerda O'zbekiston o'z mahsulotlarining 67 foizini eksport qiladi. [17]

Rossiyaning asosiy savdo bozorlari Moskva, Yekaterinburg va Novosibirsk bo'lib, ularga yo'l quyidagi avtotransport yo'laklari bo'ylab harakatlanadi:

1. Toshkent - Yallama - Qizilo'rda - Uralsk - Samara - Nijniy Novgorod - Moskva
2. Toshkent - «Yallama» - Qizilo'rda - Ostona - Rubtsovsk - Yekaterinburg
3. Toshkent - Yallama - Qizilo'rda - Ostona - Novosibirsk.

Rossiya yo'nalishi bo'yicha asosiy tovar oqimi trikotaj, metall, meva va sabzavotlar, kamroq o'g'itlardan iborat. [13], [14]

O'zbekiston faol tashqi savdo faoliyatini olib borishi bilan bir qatorda, respublikani rivojlantirish bo'yicha strategik ko'rsatmalar muhim milliy resurslardan biri - ichki transport kommunikatsiyalari orqali xalqaro va mintaqaviy tranzitni amalga oshirishni nazarda tutadi. Mamlakatimizning barcha yo'nalishlarda eng qisqa yo'nalishdagi yuk va yo'lovchilarni tashish imkoniyatini beradigan geografik joylashishini hisobga olgan holda, respublika mintaqada davlatlari o'rtasidagi munosabatlarda geosiyosiy ko'priklarni o'ynashga ob'ektiv ravishda chaqiriladi. Shuningdek, O'zbekiston Xitoyning Urumchi va Tehronni birlashtiradigan tezyurar Ipak yo'li iqtisodiy kamari temir yo'lini qurish bo'yicha yirik loyihasida ishtirok etmoqda. Yangi temir yo'l Shinjon-Uyg'ur avtonom viloyati poytaxti Urumchi, Xitoyning Inin, Qozog'istonning Olmaota, Qirg'izistonning Bishkek, O'zbekistonning Toshkent va Samarqand, Turkmanistonning Ashxobod va Eron poytaxti Tehronni birlashtiradi. Loyiha Markaziy Osiyoda Moskva bilan bog'langan mavjud temir yo'l tarmog'ini to'ldiradi va shu qatorda O'zbekiston bilan katta savdo hajmini ta'minlaydi. [18]

Xulosa va takliflar (Conclusion/Recommendations)

Shu bilan bir tarzda xalqaro transport yo'laklari transport jarayonida ilg'or ma'lumotlar va logistika texnologiyalari yordamida samarali transport infratuzilmasini yaratish asosida zamonaviy transport koridorining xududiy, ekologik va boshqa talablar asosida ishlashini ta'minlaydi. Xulosa qilib aytishimiz mumkinki, O'zbekiston dengizga chiqmaydi, hatto qo'shnilarining ham dengizga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyati yo'q. Boshqa tomondan, umuman butun Markaziy Osiyo singari, O'zbekiston Sharq va G'arbni birlashtirgan Yevrosiyodagi barcha tugunli quruqlik yo'laklari kesishgan joyda joylashgan. Qozog'iston Yevropaga yo'naltirilgan shimoliy yo'nalishlar uchun keng imkoniyatlar yaratib, Xitoyning «Belt va Road» tashabbusining asosiy bo'g'iniga aylangan bo'lsa, O'zbekiston o'zining afzalliklaridan

foydalanishga va Afg'onistonga yaqinligi tufayli o'zining janubiy chegaralarida mintaqaviy transport markaziga aylanishga harakat qilmoqda. Shunday qilib, hozirgi kunda O'zbekiston Markaziy Osiyo mamlakatlarining asosiy transport-logistika markaziga aylanish uchun barcha imkoniyatlarga ega.

ADABIYOTLAR/LITERATURA/REFERENCE:

1. Iqtisodiy Sharh № 8 (236) 2019. O'zbekiston transport karidorlarida. // Economic Review № 8 (236) 2019. In the transport corridors of Uzbekistan.
2. "O'zbekiston Respublikasining tashqi iqtisodiy faoliyati to'g'risida" gi Qonuni, 2000.// Law of the Republic of Uzbekistan "On foreign economic activity", 2000.
3. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "O'zbekiston Respublikasida tashqi savdo faoliyatini yanada erkinlashtirish chora-tadbirlari to'g'risida" gi farmoni, 2003.// Decree of the President of the Republic of Uzbekistan "On measures to further liberalize foreign trade in the Republic of Uzbekistan", 2003.
4. 2017-2021-yillarda O'zbekiston Respublikasi taraqqiyotining beshta ustuvor yo'nalishi bo'yicha harakatlar strategiyasi.// Strategy of actions on five priority directions of development of the Republic of Uzbekistan for 2017-2021.
5. O'zbekiston Respublikasining bojxona kodeksi, 2014. // Customs Code of the Republic of Uzbekistan, 2014.
6. O'zbekiston Respublikasining "Eksport nazorati to'g'risida" gi Qonuni, 2004.// Law of the Republic of Uzbekistan "On Export Control", 2004.
7. Vardomskiy L. B., Turayeva M. O. «Razvitiye transportnykh koridorov postsovetskogo prostranstva v kontekste sovremennykh geopoliticheskix i ekonomicheskix problem. (Nauchnyy doklad) M. Institut ekonomiki RAN, 2018. 64 s.// Vardomskiy L. B., Turaeva M. O. "Development of transport corridors of the post-Soviet space in the context of modern geopolitical and economic problems. (Scientific report) M. Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, 2018. 64 p.
8. Yefremov Andrey Aleksandrovich, d.e.n., dotsent, Moskovskiy politexnicheskii universitet a.a.efremov@mospolytech.ru. Krekova Marina Mixaylovna, d.e.n., professor, Osnovnyye podxody k postroyeniyu sistemy sifrovyykh transportnykh koridorov YeAES.//
9. Vardomskiy L. B., Turaeva M. O. "Development of transport corridors of the post-Soviet space in the context of modern geopolitical and economic problems. (Scientific report) M. Institute of Economics, Russian Academy of Sciences, 2018. 64 p.
10. Komov M. S. Mejdunarodnyye transportnyye koridory kak osnova realizatsii transportno-tranzitnogo potentsiala Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza. - 2019. - № 12. 82-87 b.// Komov M. S. International transport corridors as a basis for realizing the transport and transit potential of the Eurasian Economic Union. - 2019. - № 12. 82-87 b

11. Steklov Nikolay Igorevich, d.t.n., generalʼnyy direktor OOO «Rostranslogistik», Mejdunarodnyye transportnyye koridorы kak faktor ekonomicheskogo razvitiya regionov Rossii, Rossiya, ofis 4 niipgergo2009@mail.ru DOI: 10.7256 / 2453-8906.2016.1.20057// Steklov Nikolai Igorevich, Doctor of Technical Sciences, General Director of "Rostranslogistik", International transport corridors as a factor of economic development of the Russian regions, Rossii, office # 4 niipgergo2009@mail.ru DOI: 10.7256 / 2453-8906.2016.1.20057

12. "Oʻrta va uzoq muddatli istiqbolda iqtisodiy oʻzgarish sharoitida Oʻzbekistonda transport sohasi va tranzit: muammo va yechimlar", tahliliy hisobot, 2014 yil.// "Transport and transit in Uzbekistan in the context of economic change in the medium and long term: problems and solutions", analytical report, 2014.

13. "Xalqaro savdo koʻrsatkichi boʻyicha biznesni yuritish" jahon bankining yillik hisobotida Oʻzbekiston reytingini takomillashtirish boʻyicha takliflar: tahliliy hisobot, 2015. // Suggestions for improving the rating of Uzbekistan in the annual report of the World Bank "Doing Business on International Trade Indicators": Analytical Report, 2015.

14. Olimxonov A. O., "Mahsulotingizni qanday eksport qilish kerak?" amaliy qoʻllanma. Toshkent: Baktريا press matbuoti, 2017. - 160 b. // Olimxonov A. O., "How to export your product?". practical guide. Tashkent: Bactrian press, 2017. - 160 p.

15. Topalidi V.A., Xodjiyev K.K., «Mejdunarodnyye avtomobilnyye gruzovyye perezovki»: Uchebnoye posobiye / Pod red. V.A. Topalidi. 2-e izd., dop. i pererab. Tashkent, 2005. Tom I – 252 b., Tom II – 260b.// Topalidi V.A., 14.Khodjiev K.K., «Mezhdunarodnye avtomobilnye gruzovye perezovki»: Uchebnoe posobie / Pod red. V.A. Topalidi. 2nd ed., Dop. and pererab. Tashkent, 2005. Tom I - 252 p., Tom II - 260b.

a. Internet resurslari:

16. Oʻzbekiston Respublikasi tashqi savdo vazirligining rasmiy sayti www.mfer.uz // Official site of the Ministry of Foreign Trade of the Republic of Uzbekistan www.mfer.uz

17. Moliya - iqtisod gazetasining rasmiy sayti gazeta.norma.uz// The official website of the financial and economic newspaper gazeta.norma.uz

18. Oʻzbekistonning statistik sharhi. www.stat.uz // Statistical Review of Uzbekistan. www.stat.uz

19. www.south-insight.com www.south-insight.com