

ЎЗБЕКИСТОН ТРАНСПОРТ КОРИДОРЛАРИ КЕНГАЙИШИ ДОИРАСИДА БИР МАКОН БИР ЙЎЛ ЛОЙИХАСИ АМАЛГА ОШИШИНИНГ ЗАМОНАВИЙ ТЕНДЕНЦИЯЛАРИ.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.8428767>

Элдор Собиржонов

Халқаро Нордик Университети "Халқаро Алоқалар Департаменти" бошлиғи

e.sobirjonov@nordicmail.uz

<https://orcid.org/0009-0004-8866-8597>

Аннотация

Хитой 2013-йилда Евроосиё мамлакатлари ўртасидаги ҳамкорлик алоқаларини кенгайтириш мақсадида "«Бир макон – бир йўл»" деб номланган иқтисодий тараққиётнинг янги стратегиясини эълон қилди. Шу тариқа Хитой раиси Си Сзинпин кўп асрлик Буюк Ипак йўлини қайта тиклаш борасидаги ўз зояларини амалга оширмоқда. Лойиҳага кўра, Марказий Осиё, Яқин Шарқ, Жанубий Осиё, Жанубий-Шарқий Осиё ва Европанинг айрим минтақалари молия билан таъминланади. Таҳлилчиларнинг фикрича, Янги Буюк Ипак йўлининг ташиқ қилиниши Хитойни жаҳондаги етакчи давлатлардан бирига айлантиришни мақсад қилиб қўйган. Мазкур мақолада "«Бир макон – бир йўл»" лойиҳасининг аҳамияти, кўлами, мақсадлари ҳамда унинг Марказий Осиё жумладан Ўзбекистон иқтисодиётига таъсири, транспорт коридорлари шаклланиши жараёнларини таҳлил қилиш мақсад қилинган.

Калит сўзлар

Халқаро иқтисодий муносабатлар, халқаро савдо, транспорт коридорлари, Хитой, Марказий Осиё, Буюк Ипак Йўли

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ОДНОГО ПОЯСА И ОДНОЙ ДОРОГИ ДЛЯ РАСШИРЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ УЗБЕКИСТАНА.

Элдор Собиржонов

Руководитель "Международного департамента" Международного
университета Нордик

e.sobirjonov@nordicmail.uz

<https://orcid.org/0009-0004-8866-8597>

Аннотация

В 2013 году Китай объявил о новой стратегии экономического развития под названием "Один пояс - один путь" для расширения сотрудничества между странами Евразии. Таким образом, председатель КНР Си Цзиньпин реализует свои идеи по возрождению многовекового Великого шелкового пути. Согласно проекту, будут профинансированы Центральная Азия, Ближний Восток, Южная Азия, Юго-Восточная Азия и некоторые регионы Европы. По мнению аналитиков, создание Нового Великого шелкового пути направлено на то, чтобы сделать Китай одной из ведущих держав мира. Данная статья направлена на анализ значимости, масштабов, целей проекта "Один пояс - один путь" и его влияния на экономику Центральной Азии, в том числе Узбекистана, формирование транспортных коридоров.

Ключевые слова: международные экономические отношения, международная торговля, транспортные коридоры, Китай, Центральная Азия, Великий шелковый путь.

MODERN TRENDS IN THE IMPLEMENTATION OF THE PROJECT OF ONE BELT AND ONE ROAD FOR EXPANSION OF TRANSPORT CORRIDORS OF UZBEKISTAN.

Eldor Sobirjonov

Director "Department for International Relations" Nordic International University

e.sobirjonov@nordicmail.uz

<https://orcid.org/0009-0004-8866-8597>

Abstract

In 2013, China announced a new economic development strategy called "One Belt - One Road" to enhance cooperation between the countries of Eurasia. Thus, Chinese President Xi Jinping is implementing his ideas to revive the centuries-old Great Silk Road. According to the project, Central Asia, the Middle East, South Asia, Southeast Asia and some regions of Europe will be financed. According to analysts, the creation of the New Great Silk Road is aimed at making China one of the leading powers in the world. This article is aimed at analyzing the significance, scale, goals of the "One Belt - One Road" project and its impact on the economy of Central Asia, including Uzbekistan, and the formation of transport corridors.

Key words

international economic relations, international trade, transport corridors, China, Central Asia, the Great Silk Road.

Кириш

Жаҳонда юз бераётган глобаллашув ва интеграция жараёнларининг авж олиши давлатлар ўртасидаги савдо алоқаларининг кенгайишига олиб келди. Ушбу жараён, биринчидан, транспорт коммуникациялар тизимини ривожлантириш, шунингдек, янги арзон ва қисқа трансконтинентал транзит коридорларини шакллантиришни талаб этаётган бўлса, иккинчидан, минтақа мамлакатларининг жаҳон транспорт тизими билан туташувчи транспорт тизимларини ўзаро мувофиқлаштиришни тақозо этмоқда. Бугунги кунда кўплаб транспорт лойиҳаларини амалга ошириш юзасидан ташаббуслар илгари сурилаётган бўлиб, муҳим лойиҳалардан бири «Буюк йўли»ни қайта тиклашга қаратилган ҳаракатлар ҳисобланади. Мазкур йўналишда биргина Хитой томонидан ««Бир макон – бир йўл»» глобал транспорт коридорларини яратиш бўйича ишлаб чиқилган лойиҳани амалга ошириш учун дастлабки босқичда 900 млрд АҚШ долларидан зиёд миқдордаги маблағларни ажратишни режалаштирилиши ушбу соҳанинг аҳамиятини ва юқори рентабелликка эгаллигини билдиради. Бу каби транспорт коридорларининг ишга тушиши халқаро ташувларда ҳам вақтни, ҳам ортиқча харажатларни тежалишига олиб келади [4].

Мустақиллигимизнинг илк йилларидан бошлаб мамлакатимизда иқтисодиётнинг муҳим тармоғи сифатида транспорт коммуникацияларини жадал ривожлантиришга эътибор қаратилиб, мақсадли дастурий чора-тадбирлар амалга оширилди. Айниқса, бу борада халқаро аҳамиятга эга транспорт коридорларини ривожлантиришда муайян натижаларга эришилди. Жумладан, 1994 йил Учкудук-Мискин-Тўрткўл-Султон-Увайстоғ, 2007 йил Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон, 2010 йил Хайротон-Мозори Шариф ҳамда 2016 йил Ангрен-Поп темир йўлларини ишга туширилиши, шунингдек 2015-2019 йилларда замон талабларига жавоб берадиган миллий автомагистрални қуриш ва қайта таъмирлаш йўналишидаги ишлар нафақат ички ташувларни ортишига, балки Ўзбекистоннинг транзит имкониятларини яхшиланишига олиб келди. Ўз навбатида, сўнгги йилларда Ўзбекистон манфаатларига зид бўлган транспорт лойиҳаларнинг ривожланаётганлиги ушбу йўналишдаги чора-тадбирларни жадаллаштиришни тақозо этмоқда.

«Минтақанинг транзит-логистика салоҳиятидан янада самарали фойдаланиш ва транспорт инфратузилмасининг жадал ривожланишини таъминлаш лозим ва шу муносабат билан транспорт коммуникацияларини

ривожлантириш бўйича умумминтақавий дастурни ишлаб чиқиш ва қабул қилиш зарур»[1].

Жаҳон амалиётида транспорт тизимини ривожлантиришга қаратилган махсус тадқиқот марказлари ташкил этилган ва ушбу йўналишдаги муаммоларнинг илмий ечимини топишга бағишланган мақсадли илмий изланишлар олиб борилмоқда. Жумладан, денгизга тўғридан-тўғри чиқиш имконияти бўлмаган давлатлар учун муқобил бўлган арзон ва қисқа транспорт коридорларини яратиш, мультимодал транспорт коридорларидан фойдаланишни ривожлантириш, замонавий ва қулай транспорт-логистика хизматларини жорий этиш, товар таннархида транспорт харажатларини қисқартириш каби масалаларга кенг илмий доиралар томонидан алоҳида эътибор қаратилмоқда[2].

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2017 йил 2 декабрдаги ПҚ-3422-сонли «2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида»ги Қарори, 2017 йил 7 февралдаги ПФ-4947-сонли «Ўзбекистон Республикасини янада ривожлантириш бўйича Ҳаракатлар стратегияси тўғрисида»ги ҳамда 2015 йил 6 мартдаги ПФ-2313-сонли «2015-2019 йилларда муҳандислик коммуникация ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизация қилиш дастури тўғрисида»ги фармонлари, шунингдек мазкур йўналишдаги бошқа меъёрий-ҳуқуқий ҳужжатларда белгиланган вазифаларни амалга оширишга ушбу диссертация тадқиқоти муайян даражада хизмат қилади.

Мавзу бўйича қисқача адабиётлар таҳлили

«Бир макон – бир йўл» ва бошқа глобал лойиҳалар доирасида транспорт тизиминининг халқаро интеграциясини такомиллаштириш, соҳани ривожлантириш каби масалаларга бағишланган илмий ишларни шартли равишда уч гуруҳга, яъни ўзбекистонлик, МДХ давлатлари ҳамда бошқа хориж давлатлари тадқиқотчилари томонидан олиб борилган тадқиқот ишларига ажратиш мумкин.

Жумладан, Ўзбекистон Республикаси транспорт тизимини ривожлантириш муаммолари Я.Қорриева, К.Ульджабоев, М.Икрамов, А.Шермухамедов, Ғ.Қосимов, Г.Саматов, Т.Қодиров ва К.Зиядуллаев каби мамлакатимиз олимлари томонидан бажарилган тадқиқот ишларида ёритилган. Шунингдек, минтақавий ҳамда халқаро транспорт тизимини тартибга солиш ва мувофиқлаштириш муаммоларига бағишланган

тадқиқотлар қаторига К.Рашидов, Ў.Мавлонов, К.Аҳмедов, И.Акбаров, Б.Ходжаев, З.Ахмаджанов, С.Примбетовлар, Р.Саматов ва А.Строковлар томонидан бажарилган ишларни киритиш мумкин. Қолаверса, транспорт коммуникациялари муаммоларини сиёсий фанлар кесимида тадқиқ этган тадқиқотчилар қаторига Ж.Артиков, И.Қодиров, Р.Сарбаев, А.Тўраев, Р.Мирзаев ва бошқаларни киритиш мумкин.

Тадқиқот методологияси

Ушбу тадқиқотни олиб бориш жараёнида бир қанча илмий методлардан фойдаланилди. Жумладан миқдорий ва сифат даражасини таҳлил қилиш методологияси қўлланилди. Тадқиқот давомида бир макон бир йўл лойиҳасини назарий ва эмпирик маълумотлар асосида таҳлил қилишда индукция ва дедукция, динамик қаторлар, анализ ва синтез, монографик тадқиқ этиш, тизимли таҳлил, таққослаш ва бошқа усуллардан фойдаланилди.

Тадқиқот мақсади ва вазифалари

Тадқиқотнинг мақсади “«Бир макон – бир йўл»” лойиҳасида Ўзбекистон иштирокининг ижтимоий-иқтисодий самарадорлиги ва ҳамкорлик механизмини такомиллаштириш юзасидан таклиф ва тавсиялар ишлаб чиқишдан иборат.

Тадқиқотнинг вазифалари қуйидаги йўналишларни ўз ичига олади:

- «Бир макон – бир йўл» лойиҳасининг долзарб жараёнларини тадқиқ этишнинг назарий ва методологик асосларини ўрганиш;
- Марказий Осиё транспорт тизимини ривожланиш босқичларини ўрганиш ва унда минтақа давлатларининг транспорт соҳасидаги интеграцияси билан боғлиқ тенденцияларни аниқлаш;
- «Бир макон – бир йўл» лойиҳаси доирасида Марказий Осиё давлатлари транспорт тизимларини мувофиқлаштиришнинг институционал асосларни таҳлил қилиш;
- Ўзбекистон ва Хитой транспорт тизимини интеграциялашда икки томонлама ва кўп томонлама ҳамкорлик механизмларини тадқиқ этиш;
- “«Бир макон – бир йўл»” иштирокчи давлатларининг транспорт тизимини такомиллаштириш юзасидан олиб бораётган иқтисодий сиёсатини ўрганиш;
- «Бир макон – бир йўл» лойиҳаси доирасида анъанавий транспорт коридорлари ҳамда транзит имкониятларини оширувчи янги муқобил йўлақлар истиқболларини Ўзбекистон манфаатлари кесимида тадқиқ этиш;

- Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги замонавий иқтисодий манфаатларини ўрганиш;
- минтақавий транспорт тизимини мувофиқлаштириш бўйича халқаро тажрибани ўрганиш;
- Ўзбекистон ва Хитой иқтисодий лойиҳаларини самарали юритиш механизминини такомиллаштириш йўллари юзасидан таклифлар бериш.

Таҳлил ва натижалар

«Бир макон – бир йўл» лойиҳасининг моҳияти ва мазмуни

Бугунги кунда халқаро иқтисодий муносабатларнинг ривожланиши, интеграцион жараёнларнинг тобора чуқурлашиши ва халқаро савдо самарадорлигининг транспорт логистикасига боғланиб қолиши мамлакатларнинг бир лойиҳа остида бирлашиш заруриятини келтириб чиқарди. Ушбу зарурий жараённи рўёбга чиқариш ва минтақалараро интеграцион алоқаларни ривожлантириш мақсадида Хитой Халқ Республикаси “«Бир макон – бир йўл»” лойиҳаси ташаббусини илгари сурди.

Ўтган йили Хитой пойтахти Пекинда “«Бир макон – бир йўл»” деб номланган халқаро анжуман бўлиб ўтган эди. Халқаро ҳамкорлик алоқаларни ривожлантиришга бағишланган анжуман ишида Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёев ҳам иштирок этди ва нутқ сўзлади.

Пекиннинг “«Бир макон – бир йўл»” лойиҳаси учта қитъанинг 60та давлатини камраб олади. Лойиҳа айни дамда 10 миллион аҳоли истиқомат қиладиган Сиандан бошланади. Бу шаҳарни хитойликлар цивилизация бешиги сифатида кўришади. Бир вақтлар сайёрамизнинг энг йирик шаҳри бўлган Сиан минг йиллар давомида Хитойнинг пойтахти вазифасини ўтаган [6].

Маълумки, Хитой 2013-йилда ЕвроОсиё мамлакатлари ўртасидаги ҳамкорлик алоқаларини кенгайтириш мақсадида “«Бир макон – бир йўл»” деб номланган иқтисодий тараққиётнинг янги стратегиясини эълон қилди. Шу тариқа Хитой раиси Си Цзиньпин кўп асрлик Буюк Ипак йўлини қайта тиклаш борасидаги ўз ғояларини амалга оширмоқда. Янги Ипак йўлини ташкил қилиш ғояси Си Цзиньпин томонидан 2013-йилнинг 7-сентябрь куни илгари сурилган эди. Орадан бир ой ўтиб у Индонезия парламентида сўзлаган нутқида XXI-асрнинг Буюк Ипак йўли ҳақидаги фикрларини такрорлади. Бу ғоя мамлакат вилоятлари ўртасида ижобий рақобатни юзага келтирди. Янги Буюк Ипак йўли Си Цзиньпиннинг она ватани бўлмиш Шенси вилоятидан бошланиши айтилмоқда. Маълумки, сўнгги йилларда бу

вилоятда жойлашган компаниялар хориждаги ҳамкорлари билан алоқаларини анча фаоллаштирган[9].

Лойихага кўра, Марказий Осиё, Яқин Шарқ, Жанубий Осиё, Жанубий-Шарқий Осиё ва Европанинг айрим минтақалари молия билан таъминланади. Таҳлилчиларнинг фикрича, Янги Буюк Ипак йўлининг ташкил қилиниши Хитойни жаҳондаги етакчи давлатлардан бирига айлантиришни мақсад қилиб қўйган. Шунингдек, “Осмон ости мамлакати”нинг Осиё-Тинч океани минтақасида ҳам нуфузи ортади, ҳамда минтақадаги сиёсий ва иқтисодий таъсири кенгайди.

Мутахассислар, Хитой ўзининг темирйўл ва қурилиш компаниялари хорижга чиқишидан манфаатдор эканлигини айтади. Россия-Хитой ҳукуматлари темирйўл масаласида бир қатор лойиҳаларни биргаликда ишлаб чиқмоқда. Хитой Пекин – Лондон йўналишида тезювар поездлар қатновини йўлга қўйиш бўйича ҳам бош қотирмоқда. Агар бу лойиҳа амалга ошадиган бўлса, у ҳолда йўловчилар атиги икки кун ичида Лондондан Пекинга, ёки Пекиндан Лондонга етиб олишлари мумкин бўлади. Шунинг таъкидлаш керакки, Хитой бундан аввал дунёда энг узок масофали юк поезди йўналишини ишга туширган эди. Бу йўналиш мамлакат шимолий-шарқидagi Харбин шаҳри ва Германиянинг Гамбург шаҳрини ўзаро боғлайди. Поезд ҳафтада бир марта йўлга чиқади ва 9 минг 800 километрлик масофани 15 кунда босиб ўтади [11]. Хитой-Мўғилистон ва Белорус-Польша чегараларида ғилдираклар алмаштирилади. Хитойга тегишли SHRC (China Railway Construction) давлат корпорацияси Калифорнияга қадар ўта тезювар поездлар қатновини йўлга қўйиш лойиҳаси устида иш олиб бормоқда. Лойиҳанинг қиймати 68 миллиард долларга тенг экани айтилмоқда. Бунинг учун тезлиги соатига 354 километрга тенг бўлган 95 та поезд харид қилиш кўзда тутилмоқда. Калифорния штати расмийлари Лос-Анджелесдан Сан-Франсиско шаҳрига қадар 1 минг 287 километрлик темир йўл қурилиши учун Хитойдан сармоя олиш истагини билдирган. Бу борада штат расмийлари Хитой вакиллари билан музокаралар олиб борди. CHRG (China Railway Group) компанияси эса темир йўллар қуриш билан шуғулланади[13].

Таҳлилчиларнинг фикрича, Хитой ҳеч қачон ўта тезювар темирйўллари соҳасидаги технологияларини экспорт қилиш истагини яширмайди. Шу кунга қадар Хитой Туркия, Саудия Арабистони ва Венесуела каби мамлакатларга темирйўл қурилишига ёрдам берган. Айни дамда Хитой темир йўллари жаҳонда энг гуллаб-яшнаётган тармоқ экани тан олинади. Бунга темирйўл лойиҳаларига жуда катта сармоялар ётқизиляётгани сабаб

бўлмоқда. 2014-йилда Африка Иттифоқининг Аддис-Абебедаги қароргоҳида нутқ сўзлаган Хитой Давлат Кенгашининг бош вазири Ли Кесян ўз мамлакати Африка китъаси давлатлари пойтахтларини ўзаро боғловчи китъалараро тезюрар поездлар қатновини ишлаб чиқиш режасини кўллаб-қувватлашини билдирган эди. Шунини эслатиб ўтиш керакки, ҳозирча Африка мамлакатларини боғловчи темирйўл тармоғи мавжуд эмас. Бундан 100 йил аввал Буюк Британия ва Франция Африкада темирйўл тармоғини яратиш масаласини муҳокама қилган аммо, амалга ошмай қолган эди.

“Бир макон – бир йўл” лойиҳаси доирасида ташкил этиладиган транспорт йўлаги Австралия ва Индонезияни, Осиё мамлакатларини, Европа, Африка ва Лотин Америкаси орқали АҚШ билан боғлайди. Ҳисоб-китобларга қараганда, Янги Ипак йўли сайёрамиз аҳолисининг ярмидан кўпроғини, тўғрироғи 4,4 миллиард киши истиқомат қиладиган мамлакатларни камраб олади. Янги Ипак йўлининг курукликдаги қисмида учта темирйўл йўлаги барпо этилади. Шимолий йўлак Россия ҳудудларидан ўтади. Марказий ва жанубий йўлак эса Марказий ва Ўрта Осиё мамлакатлари ҳудудларидан ўтиши режалаштирилган [16]. Кейинчалик темирйўллар йўлакларига автомобил йўллари ҳам қўшилади. Янги Ипак йўлининг асосий йўналиши Ўрта Осиёдан ўтади. Бу йўлакнинг узунлиги 6 минг 500 километрни ташкил қилиб, унинг 4 минг километри Хитойнинг Тинч океани соҳилларидан Синжон – Уйғур Мухтор Ўлкасигача бўлган йўлдир. У ердан Қозоғистон, Ўзбекистон, Туркменистон орқали Эрон, Ироқ, Сурия ва Туркияга боради. У ёғи эса Европага бир қадам. Денгиз йўли ҳам худди қадимги савдо йўли сингари Гуанчжоудан бошланади ва Ветнам, Таиланд, Малайзия, Сингапур ва Индонезия орқали Қизил денгизга чиқиб, Африкагача етиб боради. Янги транспорт йўлаклари Хитойдан ортилган юкларни қисқа муддатларда Европага етказишни ўз олдига мақсад қилиб қўйган [15].

Ташаббус негизида Хитой ички бозорининг тўйиниши сабабидан бозор топа олмай қийналаётган Хитой ширкатлари учун ЕвроОсиё мамлакатлари ҳудудида мулти-миллиард долларлик инфратузилма лойиҳаларини вужудга келтириш, улар Хитойнинг оммавий банкларидан бериладиган имтиёзли кредитлар орқали Хитойдаги фирмалар томонидан барпо этилиши ётади, десак муболаға бўлмайд.

«Бир макон – бир йўл» лойиҳаси рўёбга чиқишининг замонавий муоммолари таҳлили

Хитой Халқ Республикаси илгари сураётган «Бир макон – бир йўл» лойиҳаси мамлакатлар иқтисодиётига оптимал молиявий ва логистик имкониятларни тақдим этсада, ушбу лойиҳани амалга оширишда етарлича ижтимоий-иқтисодий ва сиёсий муоммолар келиб чиқиши мумкин.

Бугунги кунда ҳукм сураётган коронавирус пандемияси ортида кенг жамоатчиликка тарқалган ахборотлар оқими жаҳон мамлакатлари ва аҳолисининг Хитой Халқ Республикасига нисбатан ишончсизлик тенденциясини келтириб чиқариши мумкин. Айниқса Европа Иттифоқи мамлакатларининг пандемиядан кўрилган иқтисодий зарарлар юзасидан Хитойга сўровнома юбориши лойиҳани хавф остига кўяди.

Кейинги пайтларда Хитойнинг сунний мазҳабидаги мусулмонлар, Марказий Осиё халқларига жуда яқин бўлган миллий камчиликни ташкил этадиган уйғурларга нисбатан мурасасиз сиёсат олиб бориши дунё мамлакатлари томонидан қаттиқ танқидга учрамоқда. 2019 йилнинг март ойида ХХР ҳукумати шу масала бўйича давлат ҳисоботини чиқарган бўлсада, уни диққат билан ўқиган ҳар бир халқаро ҳуқуқ мутахассисида саволлар пайдо бўлади. Ушбу сиёсий тенденция эса лойиҳанинг тўлиқ амалга ошиши учун тўсиқларни юзага келтириши мумкин.

«Бир макон – бир йўл» ташаббуси авваламбор АҚШ ва унинг ҳамкор давлатлари томонидан анча салбий қарши олинди. Бунинг энг катта сабабларидан бири – Хитой банклари томонидан бериладиган катта миқдордаги қарзлар ривожланаётган, кўпинча нодемократик давлатларга, Париж ёки Лондон молиявий клублари билан ҳисоблашмасдан берилиши бўлмоқда.

Париж клуби қарздор ва қарз берувчи давлат орасидаги муаммоларни ҳал этишга ихтисослашган бўлса, Лондон клуби эса қарздор давлатлар ва уларга қарз берувчи хусусий ширкатлар (ёки банклар) ўртасидаги алоқаларни бошқаришга ихтисослашган. Бу клубларга аъзо мамлакатлар қарздор давлат қарзи ошиб кетадиган тақдирда маълум даражада қарз беришни тўхтатади ва соғломлаштириш чораларини (қарзни кечиб юбориш ёки муддатини узайтириш каби) кўради.

Хитой бу клубларга аъзо эмас ва айнан шу туфайли маълум бир мамлакатга қарз бераётганида унинг бошқа давлатлар клубидан қанча қарзи борлигига қарамайди ва ҳисоблашмайди. Натижада, Африка ва Осиёдаги ривожланаётган давлатларнинг қарздорлиги яна ортади. Энг муҳими,

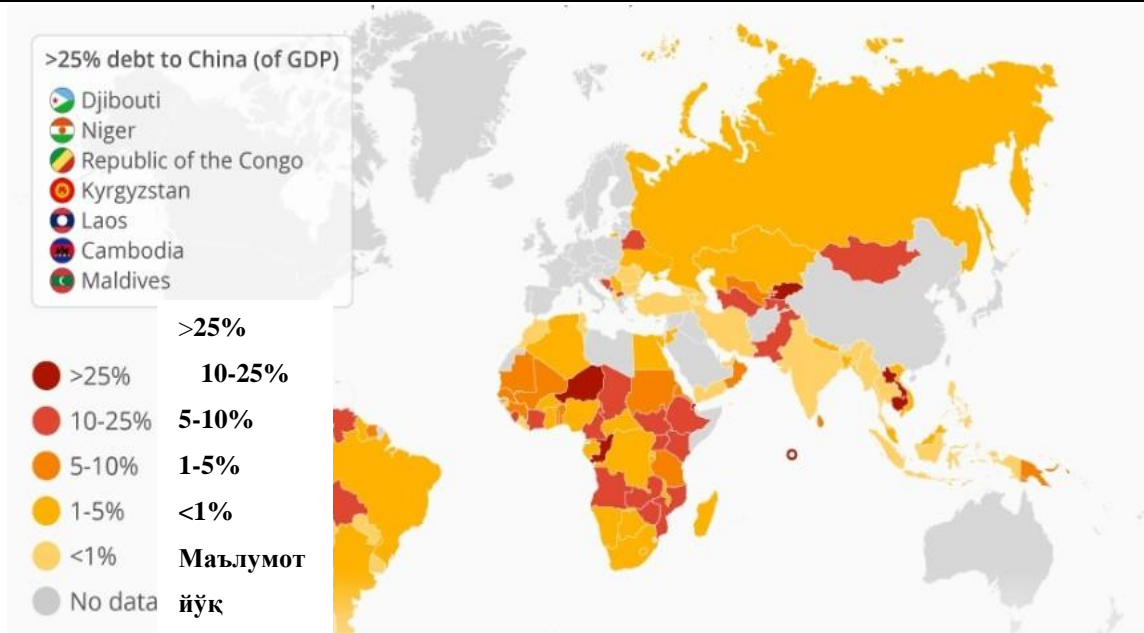
ўзининг чет давлат ишларига аралашмаслик ва давлат суверенитетини хурмат қилиш тамойилидан келиб чиқаётганини айтиб, Хитой қарз берган давлатга нисбатан Жаҳон банки ва Халқаро валюта фонди каби талабларни кўймайди, энг асосийси, «ички ишларига аралашмайди».

Хитойнинг оммавий банкларидан олинган қарзларнинг салбий оқибатларини кўшни Қирғизистон ва Тожикистон давлатлари мисолида кўриши мумкин. АҚШдаги Глобал ривожланиш маркази тадқиқотларига кўра, «Бир макон – бир йўл» лойиҳасида иштирок этаётган давлатлар орасида 8та мамлакатнинг Хитойдан олган ташқи қарзлари хавотирли миқдорга етган, бу мамлакатлар қаторида Қирғизистон ва Тожикистон ҳам бор. Хитой Тожикистоннинг энг катта ташқи кредитори бўлиб, бу давлатнинг 2007-2016 йилларда ташқи қарзлари 80 фоизга ўсган. Қирғизистоннинг эса энг катта ташқи кредитори Хитойдаги «Exim Bank» бўлиб, 2016 йилда мамлакат ташқи қарзининг 40 фоизи шу банк ҳиссасига тўғри келган [12].

Бундай ҳолат экспертларнинг ҳам асосли хавотирларига сабаб бўлмоқда. Уларнинг фикрича, Хитой ва унинг ширкатлари ривожланаётган давлатларга узоқ муддатда тўлай олмайдиган ва барқарор бўлмаган инфраструктура лойиҳаларини таклиф қилмаслиги зарур. Чунки бу ҳолда ривожланаётган давлатлар қарзларини қайтара олмасликлари натижасида «қарз қопқони»га илиниб, Хитой учун турли ён беришларга мажбур бўлишлари мумкин. Танқидчилар фиркига кўра, Шри-Ланкадаги стратегик Хамбантота порти Хитой томонидан қурилгач, миллиард долларлик лойиҳа пулини тўлай олмаган Шри-Ланка ҳукумати ўша портни 99 йилга Хитойга «ижара»га беришга мажбур бўлди.

Ушбу маълумотдан кўришимиз мумкинки, дунёнинг юздан ортиқ мамлакатлари турли миқдорда Хитойдан қарздорлик мажбуриятига эга. Уларнинг ичида 7та давлат бугунги кунда энг кўп қарздор давлатлар ҳисобланиб, уларнинг Хитойдан қарзи мамлакат ЯИМнинг 25% дан ортган.

Улар ичида учтаси Африка мамлакатлари: Жибути, Нигер, Конго Республикаси, 4таси эса Осиё қитъаси мамлакатлари: Қирғизистон, Лаос, Камбоджа ва Малдив ороллари. Ушбу мамлакатлар харитада шартли равишда тўқ рангда белгиланганлигини кўришимиз мумкин.



Manba: Kiel tadqiqot instituti ma'lumoti (2019)

1-расм. Хитойдан қарз олган мамлакатларнинг қарздорлик даражаси (мамлакатнинг жами ЯАИМга нисбатан фоизларда)

Хитой тарафдорлари ривожланаётган давлатлар ҳукуматлари Хитой таклиф этаётган лойиҳалар тўловини келажакда қайтариш имкони бўлмаса, бундай таклифни қабул қилмасликлари лозимлигини айтишмоқда. Қарши тараф эса Хитой ҳукумати ва унга алоқадор фирмаларнинг ўта ёпиқлиги, шаффоф эмаслиги, маълумотлар ошкор этилмаслиги, «Бир макон – бир йўл» лойиҳасига оид инфратузилма лойиҳалари бўйича ўтказиладиган тендерларга қатнашиш қийинлиги ва лойиҳаларни амалга оширадиган давлатлар учун хатарлар юқорилигини танқид қилади.

«Бир макон – бир йўл» бўйича энг кўп танқидлар Хитойнинг молиялаштириш лойиҳалари ношаффоф ва шубҳали кўлга киритилганига оид эканлигини алоҳида таъкидлаш лозим. Хитой ҳукумати асосан маҳаллий компаниялардан ҳам «чуқурроқ» бўлган юқори даражадаги давлат бошлиқлари билан, аниқроқ айтганда сиёсий элита билан ишлашни хуш кўриши кўпчиликка маълум.

Инфратузилма лойиҳалари ёпиқ эшиклар ортида, аҳолига етарлича маълумот берилмасдан тузилиши кўп кузатилади. Лойиҳалар етарлича ўрганилмаганлиги оқибатида келажакда кўплаб муаммолар келиб чиқиш хавфи туғилиши, хусусан коррупция ривожланиши мумкин бўлади.

«Бир макон – бир йўл» ташаббусига оид катта инфратузилма лойиҳалари бўйича аллақачон коррупция ишлари кўзга кўриниб қолган. Мисол учун, Хитойдаги фирмалар томонидан қурилган электр станциясидаги муаммолар юзасидан Хитой қурилиш фирмаларидан пора олганликда айбланиб Қирғизистоннинг юқори мансабдаги мулозимлари камокқа олинган. Шунингдек Малайзиянинг собиқ бош вазири Нажиб Раззоққа тегишли экани айтиладиган компаниялар «Exim bank» томонидан Малайзиядаги «Бир макон – бир йўл» доирасида амалга оширилаётган қувур ётқизиш лойиҳаси пулларини ноқонуний ўзлаштиргани ошкор бўлди ва ҳозирда собиқ бош вазирга нисбатан жиноят иши давом этмоқда.

Кейинги масала – Хитой компаниялари томонидан атроф-муҳитга нисбатан эҳтиётсиз муносабатда бўлиш ва стандартларга амал қилмаслик ҳисобланади. Бу муаммо Хитой ширкатларининг кейинги пайтларда технологик ривожланиши натижасида бирмунча камайган бўлсада, хавфлар ҳамон мавжуд. ХХР ширкатларининг атроф-муҳитга нисбатан бундай муносабатини яхши англаган Италия ҳукумати 2019 йил март ойи сўнгида «Бир макон – бир йўл» лойиҳасига оид меморандумда табиатга оид алоҳида модда киритгани бежиз эмас.

«Бир макон – бир йўл» лойиҳасининг диққатга сазовор жойи шундаки, у нафақат қуруқлик ва денгизда, балки ахборот технологиялари соҳасида ҳам маркази Хитой бўлган ҳамкорликни таклиф этади. Хитой бу соҳада «Дижитал ипак йўли» қурилишини барча мамлакатлар билан биргаликда амалга оширишига ҳаракат қилмоқда. Мазкур соҳада Хитойнинг Huawei, ZTE, China Telecom, China Mobile ширкатлари аллақачон дунёга танилиб улгурган [15].

Huawei компаниясининг бошқа кўплаб ширкатлардан ҳам ўзиб кетиб, 5G мобил алоқа авлодини ишга туширишга интилиши шу пайтгача рақамли гегемон бўлган АҚШ, Европа давлатларини чўчитиб юборди. Huawei ширкати томонидан ривожланган дунё мамлакатларига тақдим этилаётган рақамли технологиялар орқали ушбу ширкат Хитой ҳукуматига маълумот етказётгани ҳақида тарқалган хабар катта мунозараларни келтириб чиқарди. Мазкур компания бошлиғининг қизи ҳозирда Канада прокуратураси томонидан тергов қилинмоқда.

Шундан кейин нафақат АҚШ, балки Ғарбий Европа давлатлари ва Япония ҳам Huawei технологияларининг мамлакат ичкарасида қўлланилишига миллий хавфсизлик нуқтаи назаридан чекловлар жорий этишди.

Хитой ширкатларининг арзон ва қулай шартлар асосида телекоммуникация технологиялари, фибер симлари ва уларга оид хизматларнинг кўрсатилиши жаҳоннинг энг камбағал мамлакатларида катта қувонч билан кутиб олинди. Бу ерларда Хитой ширкатлари катта инфраструктура лойиҳаларини амалга ошириб, аҳоли турмуш даражасини оширишда хисса қўшаётганини инсоф билан қайд этиш зарур.

Бироқ муаммо шундаки, ривожланган ғарб, Япония ва Корея

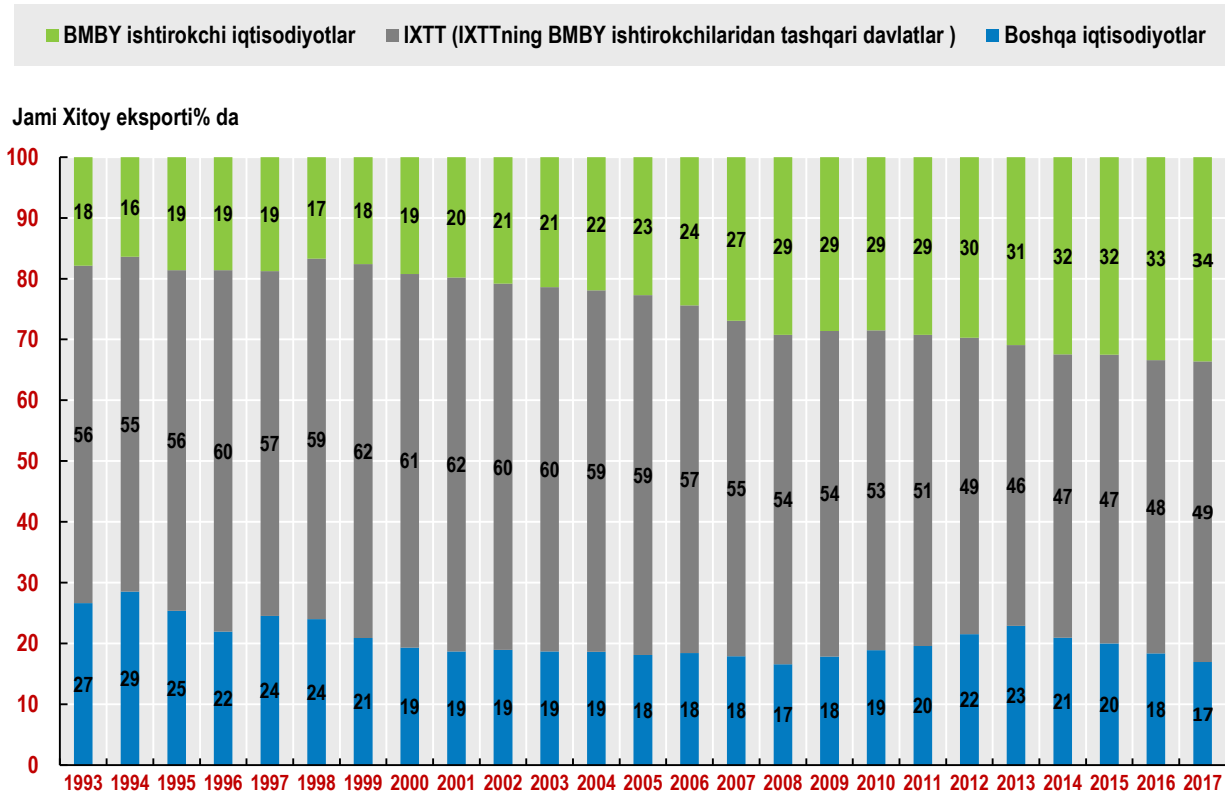
Manba: IXTT (OECD) ma'lumoti.

Manba: IXTT (OECD) ma'lumoti.

2-расм. Хитой eksportida BMBY davlatlari va boshqa davlatlar ulushi.

Республикаси давлатларидан фаркли ўлароқ Хитой сиёсий тузилмасида ширкат ва давлат ўртасида алоҳида узвий алоқа мавжуд бўлиб, Хитой коммунистик партияси ширкатлардан мутлақ садоқатни талаб қилади.

Мазкур чизма орқали Хитойнинг жами экспортининг тақсимотини кўриш мумкин. «Бир макон – бир йўл» лойиҳаси иштирокчилари бўлган



давлатларга бўладиган экспорт ҳажми, Иқтисодий ҳамкорлик ва тараққиёт ташкилотига аъзо давлатларга экспорт ҳажми ҳамда бошқа давлатлар учун экспорт ҳажми келтирилган.

Хитойнинг «Бир макон – бир йўл» ташаббуси дунё мамлакатлари томонидан катта қизиқиш билан ўрганилмоқда. Мамлакатимизда ҳам бу лойиҳа тафсилотлари тадқиқ этилиши, воқеалар ривожини синчковлик билан кузатилиши лозим, деб ҳисоблайман. Энг муҳими, биз учун «Бир макон – бир йўл» қайси ўринда фойдаю, қайси ўринда хавф – шуларни билиб олишимиз лозим.

Коронавирус пандемияси шароитида, ушбу лойиҳанинг ривожланиш жараёнларидаги замонавий муоммоларнинг таркиби ўзгариб боради. Лойиҳанинг ривожланиш тенденцияси эса ривожланган ва ривожланаётган мамлакатларнинг иқтисодий инқироздан чиқиш стратегияларига боғлиқ бўлади.

Хитой ва Марказий Осиё транспорт коридорларининг логистик ривожланиш хусусиятлари таҳлили

Хитой ва Марказий Осиё транспорт коридорларининг ривожланиши ҳамда логистик имкониятларнинг кенгайиб бориши икки йирик минтақа учун улкан истиқболларни очиб беради. Минтақаларнинг чегаравий ҳолати ва узок йиллик муштарак тарихи ушбу мамлакатларни ягона логистик тизим остида бирлаштириш имкониятини беради.

Минтақани ривожлантиришга қаратилган муҳим лойиҳаларни амалга ошириш мақсадида 2018 йилнинг ноябрь ойида Самарқандда “Марказий Осиё: ягона тарих ва умумий келажак, барқарор ривожланиш ва тараққиёт йўлидаги ҳамкорлик” мавзусида халқаро конференция ўтказилди. Президент Шавкат Мирзиёев ушбу тадбирдаги нутқида ҳозирги кунда минтақавий ҳамкорликни барча муҳим соҳалар бўйича ривожлантириш тенденциялари ҳақида сўзлади ва Марказий Осиё бўйича қатор ташаббусларни илгари сурди. Давлат раҳбарининг асосий ташаббусларидан бири – Марказий Осиё бўйича БМТ резолюциясини қабул қилиш таклифи халқаро ҳамжамият томонидан кенг қўллаб-қувватланди, 2019 йилда БМТ Бош Ассамблеяси “Марказий Осиё минтақасида тинчлик, хавфсизлик ва барқарор ижтимоий-иқтисодий тараққиётни таъминлаш бўйича минтақавий ва халқаро ҳамкорлик” резолюциясини қабул қилди. Резолюцияда транспорт инфратузилмаси ва транзит йўлакларини ривожлантириш, янги автомобиль ва темир йўллар, авиақатновларни очиш орқали барча транспорт турларининг ўзаро ҳамкорлигини кучайтиришга алоҳида этибор қаратилган.

Марказий Осиёда мавжуд транспорт йўлакларини такомиллаштириш ва янгиларини шакллантириш долзарблигини эътироф этган ҳолда, давлат

рахбари Самарқандда бўлиб ўтган тадбирда Тошкент шаҳрида транспорт йўлаклари бўйича халқаро конференцияни ташкил этиш ташаббуси билан чиқди.

Асосий мақсад – минтақа транзит салоҳиятини биргаликда ривожлантириш, халқаро транспорт йўлакларидан фойдаланиш самарадорлигини ошириш, халқаро ташувлар жараёнидаги турли тўсиқларни бартараф этишга қаратилган чора-тадбирларни ишлаб чиқиш, меъёрий-ҳуқуқий база ва тариф сиёсатини такомиллаштириш ҳисобланади.

Айрим маълумотларга кўра, Марказий Осиё мамлакатлари темир йўлларининг узунлиги 22 минг километрга тенг. Қозоғистон энг йирик ва энг кўп фойдаланиладиган темир йўллар тизимига эга, унинг ҳиссасига минтақадаги темир йўлларнинг 66 фоизи ва барча юк ташишларнинг 84 фоизи тўғри келади. Минтақадаги темир йўлларнинг қарийб 18 фоизи Ўзбекистон ҳудудидан ўтади ва барча ташишларнинг қарийб 11 фоизи мамлакат ҳиссасига тўғри келади. Туркманистон тахминан 12 фоиз минтақавий темир йўлларга эгаллик қилади ва барча ташишларнинг 4 фоизини таъминлайди.

1-жадвал.

Лойиҳа натижасида Марказий Осиё давлатларида транспорт харажатларининг қисқариши, (%да)[4].

	Хитой -3	Қозоғистон	Қизғизистон	Покистон	Тожикистон	Туркманистон	Ўзбекистон
Хитой -3	0%	13%	46%	40%	0%	0%	8%
Қозоғистон	13%	17%	1%	0%	46%	63%	28%
Қизғизистон	46%	1%	0%	0%	33%	41%	37%
Покистон	40%	0%	0%	32%	6%	7%	5%
Тожикистон	0%	46%	33%	6%	0%	4%	7%
Туркманистон	0%	63%	41%	7%	4%	0%	13%
Ўзбекистон	8%	28%	37%	5%	7%	13%	1%
Чонқинг	0%	11%	41%	8%	0%	0%	8%
Гвадар	42%	0%	1%	28%	10%	11%	8%
Истанбул	21%	15%	11%	10%	0%	0%	19%
Москва	12%	2%	0%	14%	0%	0%	15%

Ушбу жадвал Марказий Осиё мамлакатларининг лойиҳада қатнашиши ҳисобига ўзаро транспорт харажатларининг қисқаришига эришишини кўрсатади. Хитой ва кўшни мамлакатлар билан транспорт ташувлари

осонлашиши ҳамда тезлашиши ҳисобига унга сарфланадиган харажат қисқаришига эришиш мумкин. Ўзбекистон мисолида олиб кўрадиган бўлсак, лойиҳа асосида инфраструктура объектлари яхшиланиши, янги йўллар барпо қилиниши ҳисобига барча иштирокчилар билан транспорт харажатларида ижобий ўзгариш содир бўлади. Жумладан Қирғизистон билан ташиладиган транспорт харажатлари 37 фоизгача, Қозоғистон билан эса 28 фоизгача қисқаришига эришиш мумкин. Бошқа иштирокчи давлатлар билан ҳам транспорт ва юк ташиш борасида харажатларни минималлаштириш имкони мавжуд. Мазкур ҳисоб китоблар Жаҳон Банкнинг 2019 йилда ушбу лойиҳа бўйича тайёрлаган ҳисоботи ва таҳлиллари асосида ишлаб чиқилган. Хитой ҳукумати йўллар қурилиши ва янги инфраструктура иншоотларини барпо қилишда катта ташаббус кўрсатмоқда, молиявий маблағларни ўз зиммасига олишини таъкидлаб келмоқда.

Марказий Осиёда қўшимча юк ташиш оқимларини жалб этиш имконини берадиган янги транспорт ва транзит йўлакларини шакллантириш, транспорт ва логистика соҳасида кадрлар тайёрлаш бўйича хорижий тажрибани ўрганиб, халқаро логистика марказлари тармоғини яратиш, минтақа транспорт-логистика салоҳиятини ривожлантириш учун хорижий мамлакатларнинг портларидан самарали фойдаланиш услубларини шакллантириш, Марказий Осиёда Жанубий ва Жануби-Шарқий Осиё, Европа, Яқин ва Ўрта Шарқ мамлакатларини бирлаштирувчи муҳим транзит йўл бўлиб хизмат қиладиган ягона интеграциялашган тизимни яратиш масалалари минтақа учун долзарб аҳамият касб этади.

Сўнги йилларда Марказий Осиёда ўзаро ишонч ва дўстона муҳит шароитида транспорт лойиҳаларини рўёбга чиқариш бўйича амалий чоралар кўрилмоқда.

Ўзбекистонни хорижий мамлакатларнинг, хусусан, Франкфурт, Милан, Брюссел, Вена, Сарагоса, Осло, Базел, Дубай, Техрон, Шанхай каби йирик логистика марказлари билан боғлайдиган “Навоий” халқаро интермодал логистика маркази фаолияти жадал ривожланмоқда [6].

Ўзбекистон – Қирғизистон – Хитой темир йўли қурилиши ҳам фаоллашди. Мазкур лойиҳа ШХТ макони учун долзарб аҳамиятга эга. Унинг амалга оширилиши лойиҳа иштирокчилари ҳамда Марказий Осиёнинг бошқа барча давлатлари ва Хитой ўртасидаги савдо-иқтисодий муносабатларни кенгайтириш имконини беради. Ушбу темир йўли Хитойдан Қирғизистон ва Ўзбекистон орқали Шарқий Европа ва Яқин Шарқ

мамлакатларига юк ташиш имконияти яратилиши туфайли Хитой юкларини Европа мамлакатларига етказадиган энг қисқа йўллардан бирига айланади ва бутун Марказий Осиё транспорт-логистика инфратузилмасини ривожлантиришга хизмат қилади.

Марказий Осиёнинг стратегик келажаги ва истиқболлари минтақанинг ажралмас қисми ҳисобланган Афғонистондаги ҳудудий жараёнларда фаол иштирок этишга бевосита боғлиқ. Афғонистон Президенти Ашраф Ғанининг 2017 йилда Ўзбекистонга ташрифи доирасида “Сурхон – Пули Хумри” электр узатиш линиясини қуриш лойиҳасини амалга ошириш тўғрисида келишувга эришилди. Янги линия Ўзбекистондан Афғонистонга электр энергияси етказиб беришни 70 фоизга ошириш, яни йилига 6 миллиард кВт/соатга етказиш имконини беради.

Афғонистон билан транспорт соҳасидаги ҳамкорликни ривожлантириш ҳамда трансфғон йўлаги доирасида янги темир йўлларини барпо этиш истиқболда Марказий Осиёнинг энг қисқа йўллар орқали Ҳинд океани ва Форс кўрфазидagi бандаргоҳларга чиқишини тامينлайди, Жанубий ва Жануби-Шарқий Осиёни Европа ва Хитой бозорлари билан боғлайди.

Кейинги пайтларда минтақа мамлакатлари халқаро транспорт борасидаги имкониятларини кенгайтиришга доир сай-ҳаракатларини фаоллаштирилмоқда. Бугунги кунда Марказий Осиё орқали қатор халқаро транспорт йўлаклари ташкил этилмоқда.

2018-2023 йилларда Хитой ва Ғарбий Европани боғлайдиган “Евроосиё” транспорт йўлагини қуриш ва фойдаланишга топшириш режалаштирилган. Ушбу магистрал Пекиндан бошлаб Остона, Москва ва Минск орқали Берлинга қадар давом этади. Дастлабки ҳисоб-китобларга кўра, 2050 йилга бориб ушбу йўлак орқали йилига 37 миллион йўловчи ташилади.

Қозғистон – Туркманистон – Эрон йўлагига келсак, 2018-йил май ойида Хитойдан ушбу йўналишда контейнерли поезд юрди. Ушбу масофани босиб ўтишга 2 ҳафтага яқин вақт кетди, бу денгиз йўлига қараганда ўртача икки баробар тез дегани. 2022-йилга бориб темир йўл орқали юк ташиш ҳажми йилига 15 миллион тоннани ташкил этиши кутилмоқда.

“Шарқ – Ғарб” лойиҳаси Хитой ва Европа ўртасида транспорт алоқасини йўлга қўйишга қаратилган. Боку – Тбилиси – Қарс темир йўли ушбу транспорт йўлагининг муҳим бўғинидир. Мазкур лойиҳа Туркия ва Европадан Марказий Осиё мамлакатлари, Хитой ва Эронга мунтазам юк ташишни йўлга қўйишда муҳим рол ўйнайди [5].

Барча қийинчиликлар ва кескинликларга қарамай, Хитой Шинжон-Ўзбекистон йўналишида янги темир йўл қуришга қаратилган сай-ҳаракатларини тўхтатмайди. Келажакда тоғли Қирғизистон орқали Хитойнинг Қашғар шаҳрини Фарғона водийси билан улаш кутилмоқда. Узок муддатда режалаштирилган йўналиш Хитойдан Эрон, Туркия ва ҳатто Европага темир йўл алоқасини қисқартириши мумкин. Аммо бунга эришиш учун кўплаб муаммолар ҳал этилиши керак. Шинжон - Қирғизистон - Ўзбекистон темир йўли лойиҳаси узок тарихга эга. Бу чорак аср давомида 90-йилларнинг ўрталаридан бошлаб муҳокама қилинди. Хитой ушбу лойиҳани бошлашга яқинлашгандай туюлган бир неча даврлар бўлган. 2003 йилда Қирғизистон ҳукумати техник-иқтисодий асослашни бошламоқчи эди. Кейинчалик, 2011 йилда, қирғиз расмийлари ҳатто 2018 йилда яқунланиши керак бўлган қурилиш ишлари бошланишини эълон қилишди.

Шунга қарамай, хитойлик корхона эгалари Шинжон - Қирғизистон - Ўзбекистон темир йўлини Марказий Осиёдаги ҳамкасблари билан муҳокама қилишни давом эттирмоқдалар. Бу йил ушбу масала Хитой-Ўзбекистон икки томонлама муносабатларининг кун тартибида турибди. Ушбу лойиҳа Хитой делегациясининг Ўзбекистонга ташрифи чоғида муҳокама қилинди. Хитой расмийлари яна бир бор режалаштирилган темир йўл бутун Марказий Осиё учун муҳимлигини таъкидладилар ва лойиҳани амалга оширишга тайёр эканликларини яна бир бор тасдиқладилар.

Хитой учун лойиҳа бир неча омиллар туфайли жуда муҳимдир. Биринчидан, Шинжон-Уйғур мухториятининг иқтисодий ривожланишига тўртки бўлади. Хитойнинг ушбу автоном вилояти Янги Ипак йўлида темир йўл орқали юк ташишда муҳим рол ўйнайди. Марказий, шарқий ва жанубий Хитойдан Европага контейнер поездларининг аксарияти Шинжон орқали ўтади. Ушбу вилоятнинг Пойтахти Урумчи бўлиб, мазкур шаҳар Европага чиқадиган транспорт йўлагидида муҳим логистик марказ ҳисобланади. Хитойнинг ғарбий шаҳарларидан бири бўлган Қашғар Шинжонда яна бир йўлак бўлиши мумкин. Хитой ҳукумати Қашғардан иккита ғарбий йўналишда Қирғизистон ва Ўзбекистонга, иккинчиси жанубга темир йўл қурилиши масаласини муҳокама қилмоқда.

Муваффақиятнинг иккинчи омили - Янги Ипак йўли учун темир йўл линиясининг салоҳияти ҳисобланади. Ҳисоб-китобларга кўра, Шинжон - Қирғизистон - Ўзбекистон йўналиши Хитойдан Ўзбекистонга борадиган йўлни қисқартиради. Ҳозирги вақтда Марказий Осиёнинг ушбу мамлакатига олиб бориладиган контейнерлар узок масофаларни босиб ўтишлари ва

кўшни Қозоғистон ҳудудини кесиб ўтишлари керак. Бундан ташқари, Хитой ва Ўзбекистон ўртасидаги темир йўл орқали Эрон (Туркменистон орқали) ва Туркия, шунингдек, охир-оқибат Европага, айниқса Жануби-Шарқий Европа билан боғланади. Шу билан Хитойдан Жануби-Шарқий Европага борадиган йўл етти ёки саккиз кунга тенг 900 километргача қисқартирилиши мумкин. Шу билан бирга, янги темир йўл Хитойга Қирғизистон ва Ўзбекистонни Янги Ипак йўлига жалб қилиш имкониятини беради. Янги йўналишнинг барча имкониятлари ва афзалликларига қарамай, унинг келажаги номаълум. Кўпинча бундай лойиҳалар молиялаштириш масаласини ҳал қилмасликдан азият чекмоқда.

Марказий Осиё юклари Покистоннинг Гвадар порти билан боғланади, бу Хитойнинг «Бир макон – бир йўл» лойиҳаси бўлиб, Хитойнинг Покистон иқтисодий коридори орқали энг асосий порти ҳисобланади. Тафсилотларга кўра, Марказий Осиёдаги юк ташиш орқали Афғонистонни четлаб ўтиб, Покистоннинг Гвадар портига Покистон орқали кириш мумкин, чунки Ўзбекистон юк машиналарида ташилаётган биринчи юкларни Қирғизистон орқали Хитойга жўнатмоқда. Ўтган йили Покистон трассаси Қашғар орқали Тожикистон билан боғланди ва Покистон ҳамла Хитой ўтган йили Гвадар портидан Қашғаргача ушбу йўлнинг қуриган қисмини босиб ўтди. Ўзбекистон биринчи юк автоуловларини "Тошкент - Андижон - Ўш - Иркештам - Қашқар йўналиши" янги транспорт йўлаги бўйлаб экспорт қилади.

Покистон ҳозирги пайтда Афғонистонни четлаб ўтиб, Марказий Осиё билан боғланган Ўзбекистон, Қирғизистон ва Хитой ўртасида янги транспорт коридорининг пайдо бўлиши 2017 йил май ойида Президент Шавкат Мирзиёев ташаббуси билан амалга оширилди. Шу йилнинг октябрь ойида Ўзбекистон, Қирғизистон ва Хитой юк машиналари иштирокида учувчи автоуловлар митинги бошланди. Ўзбекистон ва кўшни давлатлар экспорт қилувчиларининг маҳсулотлари кўшма корхона транспорт воситалари орқали қабул қилувчиларга етказиб берилади. Умумий узунлиги 920 километр бўлган масофа 31 соат ичида, юк машиналари учун 15 соатлик дам олиш ва 16 соатлик вақтлари билан қопланади.

Шуни таъкидлаш керакки, Покистон транспорт коридори - бу Хитойнинг «Бир макон – бир йўл» ташаббусининг энг муҳим лойиҳаси ҳисобланади. Ушбу лойиҳа Хитойни Марказий Осиё ва Жанубий Осиёдаги кўшнилари билан боғлайдиган, шу билан бирга Яқин Шарқ ва Африкага борадиган муҳим кўприк бўлади. Хитойни Арабистон денгизи ва Форс

кўрфази билан Покистон орқали боғлаб, савдо потенциаллини кенгайтиради ва Хитойнинг нафақат минтақада, балки Африкагача Покистоннинг Гвадар порти орқали энергия ва хавфсизлик мавжудлигини оширади. Мазкур йўлни транспорт ва энергетика: автомобил йўллари, кўприклар, газ қувурлари, портлар, темир йўллар, Покистонга энергия заводлари ва Хитойни назорат қилиш ва бошқаришда чуқур минтақавий хавфсизлик механизми билан таъминлаш асосида Хитой, Марказий Осиё ва Покистон иқтисодиётини ривожлантирадиган пакет сифатида кўриб чиқилиши мумкин [10].

2018 йил феврал ойида расмий равишда ишга туширилгандан бери, Хитойнинг Шинжон-Уйғур автоном вилояти орқали шимоли-ғарбий йўналиши юкларни этказиб бериш вақти ва харажатларини камайтирган ҳолда товарлар алмашинувини сезиларли даражада осонлаштирди.

Илгари Хитой ва Ўзбекистон ўртасидаги юкларни Қирғизистон орқали ўтказиш учун саккиз кундан 10 кунгача вақт кетар эди, энди эса янги транспорт йўналиши атиги икки кунни ташкил этади. Янги коридорда ўзбек ишлари, пахта толаси, қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари ва мева шарбатлари Хитойга, ишлаб чиқариш ва қайта ишлаш ускуналари, бутловчи буюмлар ва маъиший техникалар қарама-қарши йўналишда олиб борилади. Сўнгги йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш туфайли Хитой ва Ўзбекистон ўртасидаги ўзаро савдо ҳажми тез суръатлар билан ўсмоқда. 2018 йилда икки томонлама савдо ҳажми олдинги йилга нисбатан 48,4 фоизга ўсиб, 6,26 миллиард АҚШ долларини ташкил қилди. Энди Хитой Ўзбекистоннинг энг йирик савдо шериги, энг йирик экспорт ҳамкори ва энг йирик импорт манбайи ҳисобланади.

Бундан ташқари, Ўзбекистон ҳукумати ташқи иқтисодий сиёсатида экспортга устувор аҳамият бераётгани сабабли, тобора кўпроқ Ўзбекистон компаниялари Хитойнинг улкан истеъмол бозорида ўз улушини олишга интиломоқда.

Ўзбекистоннинг иқтисодий ривожланиши учун яхши имконият яратган ҳолда, транспорт коридори бошқа давлатларни ўз маҳсулотларини етказиб беришда ундан фойдаланишга жалб қилмоқда. Экспертларнинг таъкидлашича, Хитой томонидан илгари сурилган «Бир макон – бир йўл» ташаббуси Ўрта Осиёда амалга оширилишининг тимсоли сифатида, йўлак транспортни осонлаштириш ва янги Осиё-Европа қитъа кўпригини яратишда етакчи рол ўйнайди.

2019 йил 19-сентябр куни Хитойнинг транспорт соҳасидаги кучини ошириш режаси эълон қилинди. Хужжат Хитой Коммунистик партияси Марказий қўмитаси ва Давлат кенгаши томонидан маъқулланди ҳамда Хитой транспорт секторининг келажакдаги истиқболлари ва йўл харитасини аниқ бир тамойиллар асосида тасвирлайди.

Ўзининг узок муддатга мўлжалланган режасида Хитой ўз транспорт секторини янада интеграциялаш ва барқарор ривожлантириш учун улкан чораларни белгилаган ҳамда амалга оширмақда. Унинг асосий транспорт инфратузилмасини янада кенгайтириш билан бирга, улкан мақсадлар, интеграция, экологик, инновацион ва технология транспорт секторини ривожлантиришдан иборат ҳисобланади.

2-жадвал.

Тадқиқот давомида ўрганилаётган 48 та «Бир макон - бир йўл» қатнашчиларининг иқтисодийети рўйхати

Минтақа	Иқтисодиётлар
Шарқий Осиё	Хитой Халқ Республикаси, Моғулистон
Жануби-Шарқий Осиё	Бруней Султонлиги, Камбоджа, Индонезия, Лао Халқ Демократик Республикаси, Малайзия, Мянмар, Филиппин, Сингапур, Таиланд, Шарқий Тимор, Ветнам
Жанубий Осиё	Афғонистон, Бангладеш, Бутан, Ҳиндистон, Малдив ороллари, Непал, Покистон, Шри Ланка
Марказий Осиё	Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон, Туркманистон, Ўзбекистон
Яқин Шарқ ва Шимолий Африка	Баҳрайн, Миср, Эрон, Ироқ, Исроил, Иордания, Кувайт, Ливан, Уммон, Қатар, Саудия Арабистони, Фаластин Миллий Маъмурияти, Сурия, Бирлашган Араб Амирлиги, Яман
Хи-аср Денгиз Йўли	Эфиопия, Кеня, Мароқаш, Янги Зеландия, Панама, Корея, Жанубий Африка

Манба: China International Trade Institute

2035 йилга келиб Марказий Осиёда "Йирик транспорт минтақаси" барпо этилиши режалаштирилган. Бу вақтга келиб транспорт тизими талабни тўлиқ қондириши ва мамлакатларни модернизациялашга хизмат қилиши керак.

Иккинчи босқич - 2036 дан 2050 йилгача бўлиб, халқаро рақобатбардош транспорт тизимини яратиш тамойилларини ўз ичига олади ва 2050 йилга келиб, халқаро миқёсда инновацион транспорт тизими барпо этилади. Хитойнинг транспорт тизими нафақат миқёси бўйича, балки техник жиҳозлар сифати, технологик инновацион қобилият ва тегишли касбий ишчи кучи, интеллектуал ва ақлли транспорт имкониятлари, атроф-муҳит шароити, транспорт ҳаракати хавфсизлиги ҳамда бошқарув лаёқати бўйича ҳам жаҳон миқёсида энг юқори талабларга жавоб бериши керак. Хитойнинг транспорт сектори учун умумий қўлланма сифатида сиёсат узоқ муддатли юқори даражадаги стратегик ва келишилган ривожланиш учун хизмат қилади. Шунингдек, у мамлакатнинг ўрта муддатли транспорт стратегиялари, келгуси беш йиллик режалари ҳамда келажакда миллий ва субмиллий даражада амалга оширишнинг аниқ тамойиллари учун пойдевор бўлиб хизмат қилади.

Хитой Коммунистик партияси мамлакатнинг транспорт соҳасини келажакда ривожлантиришни умумий режалаштириш ва мувофиқлаштиришда етакчи рол ўйнайди. Транспорт секторидан инвестициялар, молиялаштириш ва бошқариш соҳасида чуқур ислохотлар давом этар экан, амалга оширишнинг келишилган механизми яратилади. Белгиланган мақсадларни амалга ошириш учун қўллаб-қувватланган вазифалар шакллантирилади ва давлат томонидан маблағлар (масалан, молиявий ва сиёсий қўллаб-қувватлаш) илмий жиҳатдан тақсимланади. Янги стратегия табиий ресурслар, атроф-муҳитни муҳофаза қилиш, молия тақсимоти ва бошқарув, шунингдек солиққа тортиш, молия, инвестиция, саноат ва савдо билан боғлиқ сиёсат ўртасида янада юқори мувофиқлаштиришни кўзда тутди. Ушбу сиёсат доирасида турли хил асосий ва пилот лойиҳалар амалга оширилади.

Шаҳарлараро магистрал транспорт ва шаҳарлараро тақсимотининг интеграциясини қўллаб-қувватлаш ва интенсив тақсимлаш режимларини ривожлантиришни рағбатлантириш, ресурслардан ҳар томонлама фойдаланиш, қишлоқ хўжалиги тармоғини такомиллаштириш ва логистика хизматларини шаҳар ва қишлоқ ўртасида икки йўналишда тарғиб қилиш, солиқни қисқартириш ва тўловларни камайтириш сиёсатини амалга ошириш, логистика ташкилоти моделларини оптималлаштириш, логистика самарадорлигини ошириш ҳамда логистика харажатларини камайтириш Марказий осие минтақасининг барча мамлакатлари учун кечиктириб бўлмайдиган зарурий чоралар ҳисобланади.

Транспорт соҳасига чет эл инвеститсияларини жалб қилиш ва шу асосда лойиҳани ташкил этишдан аввал миллий муомала ва махсус бошқарув чораларини тўлиқ бажариш, эркин иқтисодий ҳудудларни ривожлантириш ва келишилган тарзда эркин савдо портларини барпо этиш зарур бўлади.

«Бир макон – бир йўл» бўйлаб транспорт инфратузилмаси қурилиши, халқаро транспорт бозоридаги ҳамкорлик ва жаҳон миқёсидаги транспорт корхоналарини барпо этишда фаол иштирок этиш учун маҳаллий транспорт корхоналарини рағбатлантириш давр талаби ҳисобланади.

«Бир макон – бир йўл» лойиҳасида Ўзбекистон иштирокининг иқтисодий оқибатлари таҳлили

Ҳозирги кунда Ўзбекистонда 2017-2021 йилларда муҳандислик-коммуникация ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизация қилиш дастури амалга оширилмоқда. Дастур миллий транспорт тармоғини ривожлантириш соҳасида халқаро талаблар ва стандартларга жавоб берадиган яхлит комплекс стратегияни ишлаб чиқиш ҳамда маҳаллий ишлаб чиқарувчиларнинг маҳсулотларини ҳудудий ва жаҳон бозорига олиб чиқишни ҳисобга олган ҳолда ушбу стратегияни халқаро транспорт тизимига кенг интеграциялашни таъминлашни кўзда тутади.

Таъкидлаш жоизки, бугунги кунда мамлакатимизда транспорт-транзит салоҳиятини янада ривожлантириш учун барча зарур шароитлар яратилмоқда. Транспорт тизимининг ўтказувчанлик қобилиятини ошириш, Ўзбекистон ҳудудидан ўтиш учун мавжуд тўсиқларни бартараф этиш ишлари амалга оширилмоқда, бу эса Марказий Осиёда халқаро транспорт йўлақларини ривожлантиришда муҳим аҳамият касб этади.

Ўзбекистон ҳам «Бир макон – бир йўл» лойиҳасида иштирок этишдан манфаатдор ҳисобланади. Президентнинг “2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарорига биноан Боку – Тбилиси – Ахалкалаки – Қарс темир йўли орқали ташқи савдо юкларининг дастлабки транзит ташувларини амалга ошириш чоралари кўрилмоқда.

“Шимол – Жануб” лойиҳасининг очилиши, маълумотларга қараганда, 2021 йилга мўлжалланган. Ушбу транспорт йўлаги Санкт-Петербург бандаргоҳини Эроннинг Бандар Аббос ва Чобаҳор бандаргоҳлари билан боғлайди, шу тарзда денгиз йўли Ҳиндистондаги Мумбай бандаргоҳига қадар узайтирилади.

Ушбу транспорт йўлаги Эрон орқали Форс кўрфази мамлакатларига юк ташиш жараёнини соддалаштириши туфайли Марказий Осиё учун долзарб аҳамиятга эга. Ҳар йили йўлак орқали 3-5 миллион тонна юкни транзит қилиш имконияти пайдо бўлади.

Мазкур транспорт йўлаги Ўзбекистон учун ҳам муҳим. Президент Шавкат Мирзиёев 2018 йил июнь ойида Синдао шаҳрида бўлиб ўтган ШХТ саммитида Ўзбекистон Мозори Шариф - Ҳирот, Хитой - Қирғизистон - Ўзбекистон темир йўл линияларини қуриш, шунингдек, Марказий Осиё - Форс кўрфази, "Шимол - Жануб" ва "Шарқ - Ғарб" трансминтакавий йўлақларни ривожлантириш тарафдори эканини такидлади.

Кейинги вақтларда жаҳон экспертлар ҳамжамиятида Хитой томонидан илгари сурилган «Бир макон - бир йўл» ташаббусининг транспортга доир қисми хусусида кўп сўз юритилмоқда. Бу борадаги ишлардан умумий қилиб олганда жуда юқори натижалар кутиш мумкин.

Ўзбекистон «Бир макон - бир йўл» ташаббусини қўллаб-қувватлаши ва унда янада фаол иштирок этишдан манфаатдор. Яхши маълумки, «Бир макон - бир йўл» ташаббуси, аввало, савдо-иқтисодий муносабатларни ривожлантиришга, Хитойни жаҳон аҳолисининг 60 фоизи ва ялпи ички маҳсулотининг 30 фоизи тўғри келадиган мамлакат билан боғлайдиган янги транспорт йўллари шакллантиришга қаратилган [4].

Ўзбекистон - Қирғизистон - Хитой темир йўлини қуриш ва ишга тушириш «Бир макон - бир йўл» ташаббуси доирасидаги йирик транспорт лойиҳаларидан бўлади.

Бухоро-Урганч-Хива темир йўли электрлаштирилиши бўйича лойиҳани молиялаштириш учун ариза топширган. Лойиҳа 3 босқичдан иборат бўлиб, Бухоро-Мискан, Мискан-Урганч ва Урганч-Хива йўналишлари учун жами 340 миллион АҚШ доллари соралган. Агар у амалга ошса, ушбу шаҳарлар орасидаги қатнов тезлашади, туристлар ҳаракати енгиллашади ва юк ташиш ишлари осонлашади. Ҳозирча ушбу лойиҳани банк кенгаши қачон тасдиқлаши номаълумлигича қолмоқда. Бундан ташқари, Хитой томонидан ўртага ташланган ва Марказий Осиё давлатлари ҳам қўллаб-қувватлаган Хитой-Марказий Осиё газ қувурининг 4-линияси бўлган Д-линиясини қуриш сўнгги йилларда ортга сурилмоқда. Тожикистон ҳукумати бу линияга катта умид билан қараётган бўлсада, баъзи бир ноаниқ сабабларга кўра ушбу катта лойиҳа амалга ошмай турибди.

Шуни айтиб ўтиш жоизки, таклиф этилаётган лойиҳалар иқтисодий жиҳатдан ўзини оқлаши, узоқни кўзлаши, лойиҳа амалга ошириладиган

худудлардаги аҳоли турмуш шаротини яхшилаши, барқарор ривожланишни таъминлаши шарт. Акс холда лойиҳалар Африка ўлкаларидаги каби кўпчилик томонидан ишлатилмайдиган ёки атрофдаги аҳоли учун фойдаси тегмайдиган инфратузилмадан иборат бўлиб қолади. Бундай бўлмаслиги учун халқимиз, айниқса худудлардаги манфаатдор фуқаролар ва эксперт-мутахассислар «Бир макон – бир йўл» лойиҳалари ҳақида етарлича маълумотга эга бўлишлари лозим. Хитой билан тузилаётган барча шартномалар иложи борича ошқор этилиши, изоҳланиши, экспертизадан ўтказилиб, оммага тақдим этилиши даркор. Шундагина Хитой билан бўладиган халқаро алоқалар ўзини оқлаши, ҳар икки томон учун манфаатли бўлиши мумкин.

Охириги икки йилда Хитойнинг оммавий банкларидан юртимиз банклари олган кредитлар ҳажми сезиларли даражада ошди, бу эса баъзи академик доираларда ташвиш уйғотди. 2018 йил апрель ва июнь ойлари орасида Ўзбекистоннинг бир қатор банклари Хитой банклари билан молиявий битим тузиб, 1 млрд. АҚШ долларидан ортиқ кредит шартномалар имзоланди ва молиялаштиришнинг катта қисмини China Insurance (Хитойнинг экспорт кредитларини суғурталаш корпорацияси) суғуртаси билан қопланди. Ўзбекистон банклари ушбу ҳамкорлик доирасида бундан кейин 3 йилдан 10 йилгача бўлган муддатга кредит маблағлари олишлари мумкин. Ҳар бир лойиҳа учун якуний шартлар алоҳида белгиланадиган бўлди. Ушбу кредит линиялари Хитой пудратчилари томонидан технологик ускуналар ва хизматларни молиялаштиришга йўналтирилади. Бундан ташқари, «Ипак йўли» Фонди Ўзбекистоннинг қадимий шаҳарларида қурилишга оид бир қатор лойиҳаларни фаол рағбатлантиришни мақсад қилган.

Таҳлиллардан кўриниб турибдики, мамлакатнинг ХХР ва унинг оммавий банкларидан ташқи қарзлари хавотирланадиган даражада катта эмас. Шундай бўлсада, қарз миқдори йил сайин ортиб бормоқда. Бундай вазиятда, авваламбор, қўшни Қирғизистон ва Тожикистон Республикаларидаги ҳолат бизга ўрнатилган бўлиши, ташқи қарзлар диверсификация қилиниши лозим, токи Хитойга ҳаддан ортиқ боғланиб қолмайлик.

Нафақат Хитойдан, балки ҳар қандай молиявий институтлардан катта қарзларни олишда эҳтиёткорона ёндашиш лозим. Статистик маълумотларга кўра, давлати Осиё тараққиёт банки, Жаҳон банки, Европа тараққиёт ва тикланиш банкларидан қарз олишда мулти-вектор сиёсат юритаётгани учун ҳозирча катта хавотирга ўрин йўқ.

Муҳим жиҳатлардан бири шундаки, томонларнинг устувор йўналишларда манфаатлари ўзаро мос келмаслиги ҳолатлари ҳам кузатилади. Хитой Марказий Осиёдаги қўшниларига инфратузилма лойиҳаларини экспорт қилишга йўналган, маҳсулотларни ишлаб чиқаришни эса ўзида қолдиришни афзал билади. Хусусан, саноат маркази сифатида Шинжон вилоятини ривожлантиришга ҳаракат қилмоқда. Ўрта Осиё мамлакатлари, шу жумладан, Ўзбекистон ўз ҳудудларида ишлаб чиқариш комплексларини қуришни истайди.

3-жадвал.

Made in China 2025 учун қўйилган мақсадлар

	2015	2020	2025
Ишлаб чиқариш меҳнат унумдорлиги (2015-йилдан ўзгариш %)	-	6.5	5.5
Ишлаб чиқариш қийматининг қўшимча ставкаси (2015-йилдан ўсиш %)	-	2	4
Кенг тармоқли интернетга кириш (хонадонлар сони %)	50	70	82
Илмий-тадқиқот ишларида рақамли дизайннинг қўлланилиши (фирмалар сони %)	58	72	84
CO2 эмиссиясида 2015-йилга нисбатан ўзгариш (%)	-	-22	-40

Манба: *China International Trade Institute*

Ўзбекистоннинг «Бир макон – бир йўл» ташаббуси бўйича ҳолати қўшни мамлакатлардагидан фарқ қилади. Агар Туркманистон ва Қозоғистон учун Хитойдан келган тўғридан-тўғри хорижий инвестицияларнинг катта қисми углеводородлар билан боғлиқ бўлса, ишсизлик даражаси юқори бўлган, 34 миллионлик давлат эса қуйидаги мақсадларни кўзлайди: Саноат ҳудудларини фаоллаштиришга интилиш; Хитой компанияларининг маҳаллийлаштирилишини қўллаб-қувватлаш орқали хитойлик тадбиркорларни Ўзбекистон иқтисодиётини ривожлантиришга ва маҳаллий аҳолини иш билан таъминлашга ундаш; Хитойлик сайёҳларни жалб қилишни ривожлантириш.

Президент Шавкат Мирзиёев Шанхай ҳамкорлик ташкилотининг (ШХТ) 17-йиғилишида ушбу ташкилотнинг Туризм университетини Ўзбекистонда ташкил этишни таклиф этгани ва бунинг амалга ошгани бунга далил.

Юқорида айтилганларнинг барчаси Ўзбекистон ҳукумати Хитой билан савдо ва хизмат кўрсатиш соҳаларини эркинлаштиргандан кўра, тўғридан-тўғри Хитой инвестициясини олишни афзал кўраётгани ва хулоса ўрнида «Бир макон – бир йўл» ташаббусининг мамлакатда муваффақиятли амалга ошиши омиллари санаб ўтиш мақсадга мувофиқ ҳисобланади.

Биринчидан, Хитойдан қарз ва технология олаётган давлатлардан «кўзга қараб» иш қилиш тавсия этилади. Ўзбекистон учун «Бир макон – бир йўл» лойиҳаси манфатли бўлиши учун олинаятган қарз ва инфраструктура лойиҳалари қай даражада фойдали эканини баҳолай билиш лозим.

Иккинчидан, маъмурчиликни ислоҳ этмасдан, Собиқ Иттифоқдан қолган меърос – коррупциялашган эски тизимни ислоҳ этмасдан туриб олинган қарз маблағлари суистеъмом этилиб, бир қисми талон-торож бўлиб, бошқа қисми самарасиз сарфланиб кетиши аниқ. Зеро, давлат мулкига бўлган бундай муносабат аввалги тузумда «яхши» шаклланган бўлиб, ундан қутулмасак олдинга силжий олмайди. Мамлакат юзлаб миллиард долларлик қарз устида ўтириб қолган баъзи мамлакатларнинг ҳолига тушиши мумкин.

Учинчидан, «Ипак йўли» туризми ва темир йўл лойиҳалари каби ташаббуслар билан Ўзбекистон томони Хитой билан муваффақиятли дипломатик алоқани давом эттириши, ҳолат Хитойнинг биз билан бир томонлама монолоғи эмас, балки диалог шаклида олиб борилиши лозим. Лойиҳалар фақатгина йўл-кўприкларни барпо этишни эмас, балки ишлаб чиқарувчи фабрика ва заводлар каби саноат комплексларини ривожлантиришга қаратилиши муҳим.

Бунда эътибордан қочириб бўлмайдиган нуқта – кўчириб келтириладиган завод ёки фабрика табиатни ифлослантормаслиги, инсонлар саломатлигига хавф солмаслиги зарур.

Адлия вазирлиги қошидаги Ҳуқуқий сиёсат институтида ишлаб чиқилган, «Бир макон – бир йўл» ташаббусига оид лойиҳалар соҳа мутахассислари томонидан яхши ўрганилиши ва муҳокамадан ўтказилишини йўлга қўйиш лозим. Бунинг учун республика университетларида Хитойни ўрганадиган эркин шаклдаги тадқиқот институтлари фаолият олиб бориши даркор.

Ҳозирда Хитойда Марказий Осиё давлатларини ўрганувчи 20 тадан ортиқ тадқиқот институтлари, университет факультетлари ва кафедралар ўз фаолиятини юритмоқда. Қисқа қилиб айтганда, Хитой бизни ўрганишни аллақачон бошлашган. Мақола ва китоблар тўхтовсиз чоп этилмоқда, бу

борада ҳар бир йўқотилган йил мамлакатимиз учун катта йўқотишларни олиб келиши мумкин.

«Бир макон – бир йўл» лойиҳасида Ўзбекистон иштирокининг иқтисодий оқибатлари таҳлили

Ҳозирги кунда Ўзбекистонда 2017-2021 йилларда муҳандислик-коммуникация ва йўл-транспорт инфратузилмасини ривожлантириш ва модернизация қилиш дастури амалга оширилмоқда. Дастур миллий транспорт тармоғини ривожлантириш соҳасида халқаро талаблар ва стандартларга жавоб берадиган яхлит комплекс стратегияни ишлаб чиқиш ҳамда маҳаллий ишлаб чиқарувчиларнинг маҳсулотларини ҳудудий ва жаҳон бозорига олиб чиқишни ҳисобга олган ҳолда ушбу стратегияни халқаро транспорт тизимига кенг интеграциялашни таъминлашни кўзда тутди [1].

Таъкидлаш жоизки, бугунги кунда мамлакатимизда транспорт-транзит салоҳиятини янада ривожлантириш учун барча зарур шароитлар яратилмоқда. Транспорт тизимининг ўтказувчанлик қобилиятини ошириш, Ўзбекистон ҳудудидан ўтиш учун мавжуд тўсиқларни бартараф этиш ишлари амалга оширилмоқда, бу эса Марказий Осиёда халқаро транспорт йўлакларини ривожлантиришда муҳим аҳамият касб этади.

Ўзбекистон ҳам «Бир макон – бир йўл» лойиҳасида иштирок этишдан манфаатдор ҳисобланади. Президентнинг “2018-2022 йилларда транспорт инфратузилмасини такомиллаштириш ва юк ташишнинг ташқи савдо йўналишларини диверсификациялаш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарорига биноан Боку – Тбилиси – Ахалкалаки – Қарс темир йўли орқали ташқи савдо юқларининг дастлабки транзит ташувларини амалга ошириш чоралари кўрилмоқда[1].

4-жадвал.

Ўзбекистоннинг асосий ташқи савдо ҳамкорлари.

Davlat nomi	Tashqi savdo aylanmasi	Eksport	Import	Tashqi savdo aylanmasi	
				Ulushi, %	O'zgarish sur'ati, %
Xitoy	1863,9	826,6	1037,3	21,2	146,8
Rossiya	1480,7	561,5	919,2	16,8	106,8
Qozog'iston	782,9	282,6	500,2	8,9	129,3

Koreya Respublikasi	696,8	20,8	676,0	7,9	2,1 b.
Turkiya	507,9	238,2	269,6	5,8	128,4
Qirg'iziston	138,2	113,8	24,5	1,6	197,4
Germaniya	137,8	9,4	128,5	1,6	92,0
Turkmaniston	123,9	17,3	106,7	1,4	3,0 b.
Yaponiya	84,6	6,3	78,3	1,0	3,0 b.
AQSH	74,2	5,7	68,5	0,8	126,5

Манба: Миллий Статистика Қўмитаси

Жадвал маълумотлари асосида Ўзбекистоннинг асосий ташқи савдо ҳамкорларини ва уларнинг экспорт ва импортдаги улушини кўриш мумкин. «Бир макон – бир йўл» лойиҳаси иштирокчилари ташқи савдода муҳим ҳамкорлар ҳисобланади. 2019 йилдаги Ўзбекистоннинг энг йирик ташқи савдо ҳамкори Хитойдир. Бошқа энг йирик ҳамкорлар Марказий Осиё давлатлари ва Россия, Япония ва АҚШ давлатлари ҳисобланади.

“Шимол – Жануб” лойиҳасининг очилиши, маълумотларга қараганда, 2021 йилга мўлжалланган. Ушбу транспорт йўлаги Санкт-Петербург бандаргоҳини Эроннинг Бандар Аббос ва Чобаҳор бандаргоҳлари билан боғлайди, шу тарзда денгиз йўли Ҳиндистондаги Мумбай бандаргоҳига қадар узайтирилади.

Ушбу транспорт йўлаги Эрон орқали Форс кўрфази мамлакатларига юк ташиш жараёнини соддалаштириши туфайли Марказий Осиё учун долзарб аҳамиятга эга. Ҳар йили йўлак орқали 3-5 миллион тонна юкни транзит қилиш имконияти пайдо бўлади.

Мазкур транспорт йўлаги Ўзбекистон учун ҳам муҳим. Президент Шавкат Мирзиёев 2018 йил июн ойида Синдао шаҳрида бўлиб ўтган ШХТ саммитида Ўзбекистон Мозори Шариф – Ҳирот, Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон темир йўл линияларини қуриш, шунингдек, Марказий Осиё – Форс кўрфази, “Шимол – Жануб” ва “Шарқ – Ғарб” трансминтақавий йўлақларни ривожлантириш тарафдори эканини такидлади.

Кейинги вақтларда жаҳон экспертлар ҳамжамиятида Хитой томонидан илгари сурилган «Бир макон – бир йўл» ташаббусининг транспортга доир қисми хусусида кўп сўз юритилмоқда. Бу борадаги ишлардан умумий қилиб олганда жуда юқори натижалар кутиш мумкин.

Ўзбекистон «Бир макон – бир йўл» ташаббусини қўллаб-қувватлаши ва унда янада фаол иштирок этишдан манфаатдор. Яхши маълумки, «Бир макон – бир йўл» ташаббуси, аввало, савдо-иқтисодий муносабатларни ривожлантиришга, Хитойни жаҳон аҳолисининг 60 фоизи ва ялпи ички маҳсулотининг 30 фоизи тўғри келадиган мамлакат билан боғлайдиган янги транспорт йўллари шакллантиришга қаратилган.

Ўзбекистон – Қирғизистон – Хитой темир йўлини қуриш ва ишга тушириш «Бир макон – бир йўл» ташаббуси доирасидаги йирик транспорт лойиҳаларидан бўлади.

«Бир макон – бир йўл» лойиҳасини инновациялар билан бойитиш, хусусан, Буюк Ипак йўлини рақамлаштириш мақсадида рақамли иқтисодиёт соҳасидаги ҳамкорликни фаоллаштириш ҳам эътиборга молик.

Бугунги кунда деярли барча ривожланган ва ривожланаётган мамлакатларда транспорт ва логистикага оид рақамли хизматлар жадал ривожланмоқда.

Ўзбекистон Марказий Осиё мамлакатларининг минтақавий транспорт-коммуникация тизимини шакллантириш, транспорт ва логистика соҳаларида янги инвестиция лойиҳаларини ишлаб чиқишга доир сай-ҳаракатларни фаоллаштириш юзасидан узоқ муддатли ва кўп томонлама ҳамкорлик учун қулай шароитлар яратишга катта ҳисса қўшмоқда.

Хитойнинг ташаббуси билан илгари сурилаётган мазкур лойиҳанинг Ўзбекистон ва Ўрта Осиё минтақаси учун аҳамияти, иқтисодий фойдалари билан бир қаторда сиёсий ва ижтимоий таъсирларини ўрганиш муҳим аҳамият касб этади. Мазкур йўналишда янги илмий таҳлиллар ва тадқиқотлар олиб бориш, чуқур таҳлилга асосланган хулосалар ишлаб чиқиш лозим ҳисобланади.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати:

1. Ўзбекистон Республикаси Президенти Шавкат Мирзиёевнинг Хитойнинг Пекин шаҳрида ўтган «Бир макон бир йўл ташаббусининг ҳамкорлик шартлари ва ривожланиш истиқболлари» мавзусидаги халқаро конференцияда сўзлаган нутқи, 16 май 2017 йил.

2. Қорриева Я.К. Ўзбекистонни жаҳон бозорига чиқиши учун халқаро йўлақлардан самарали фойдаланишнинг логистик транспорт муаммолари. Икт. фан. док. ... дис. автореф., Тошкент 2014.

3. Исаев Қ.А Халқаро иқтисодиёт//дарслик - Тошкент «Маънавият»,2021й
4. Исаев Қ.А Халқаро молиявий - иқтисодий ташкилотлар//дайжест - Тошкент,2022й
5. Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте - Тошкент, «Мехнат», 2019г.
6. Bird J., Lebrand M., Venables A.J. The Belt and Road Initiative. Reshaping Economic Geography in Central Asia? Policy research working paper, Wrold Bank Apr 2019.
7. Икрамов М.А. Развитие автомобильных перевозок по Великому шелковому пути // Экономическое возрождение России, №4, 2010. -С. 28-36;
8. Шермухамедов А.Т. Великий шелковый путь и транспортные перевозки. ФРГ. - Берлин: Изд. LAP, 2017. - 90 с.
9. Примбетов С. Перспективы интеграции стран Центральной Азии // Центральная Азия и Кавказ, №6, 2016.
10. Саматов Р.Г. Система логистики и транспортного обеспечения внешней торговли Узбекистана // Вестник СГТУ, 2018, №2 (71), Вып. 2. -С. 272-275.
11. Артиқов Ж.Ю. Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскомуникация муаммолари. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. - Тошкент, 2016
12. Строков А.В. Основные проблемы на пути развития сотрудничества стран Центральной Азии в транспортно-коммуникационной сфере // Центральная Евразия, 2019. <http://www.ceasia.ru/ekspertniy-sovet/aleksey-vladimirovich-strokov.html>.
13. Кодиров И. Ўзбекистон Республикаси транспорт дипломатияси: муаммолар ва уларнинг ечимлари. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. Тошкент, 2015.
14. Сарбаев Р.М. Развитие транспортных коммуникаций Центральной Азии как важный фактор региональной безопасности. Сиёсий фан. ном. ... дис. автореф. -Тошкент, 2015.
15. Glantz M., China's "One Belt, One Road" Initiative: What a difference D "Brand" can make. Jan 2017. DOI: [10.24975/2313-8920-2017-4-1-8-19](https://doi.org/10.24975/2313-8920-2017-4-1-8-19)
16. <https://strategy.uz/index.php?news=693&lang=en>
17. <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>

18. <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>