

ЎЗБЕКИСТОННИНГ ХАЛҚАРО АҲАМИЯТДАГИ ТРАНСПОРТ КОРИДОРЛАРИ ИМКОНияТЛАРИДАН ТЎЛИҚ ФойДАЛАНИШГА ТЎСҚИНЛИК ҚИЛАЁТГАН ОМИЛЛАРИ ҲУСУСИДА

Рустамов Жавоншер Истамжон ўғли

*Транспорт коридорлари йўналиши бўйича мустақил тадқиқотчи,
Электрон почта манзили: rustamov.javonsher.92@gmail.com*

Аннотация

Ушбу мақолада Ўзбекистон иқтисодиёти учун муҳим бўлган транспорт коридорлари имкониятларидан фойдаланишдаги тўсқинлик қилаётган омиллар ўрганилган.

Калит сўзлар: омиллар, геосиёсат, муқобил транспорт коридорлари, диверсификация, ҳамкор давлатлар, Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон темир йўл коридори, Трансафғон коридори.

О факторах, мешающих Узбекистану в полной мере использовать возможности транспортных коридоров международного значения

Аннотация

В данной статье рассматриваются факторы, препятствующие использованию возможностей транспортных коридоров, имеющих важное значение для экономики Узбекистана.

Ключевые слова: факторы, геополитика, альтернативные транспортные коридоры, диверсификация, страны-партнеры, железнодорожный коридор Китай-Кыргызстан-Узбекистан, Трансафганский коридор.

On the factors preventing Uzbekistan from fully using the capabilities of transport corridors of international importance

Abstract

This article examines factors that impede the use of transport corridors that are important for the economy of Uzbekistan.

Keywords: factors, geopolitics, alternative transport corridors, diversification, partner countries, China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway corridor, Trans-Afghan corridor.

Ҳар қандай муаммони аниқлаш, уни таҳлил қилиш ва ечим топишда омилларни аниқлаш асосий аҳамият касб этади. Омиллар **бошқарилиш даражасига кўра** бошқариладиган, назорат қилинадиган ва назорат

қилинмайдиган, таъсир этиш йўналишига кўра ижобий, салбий ва йўналиши ноаниқ турларга бўлинади.

Транспорт коридорларидан фойдаланиш нафақат иқтисодий, балки сиёсий жиҳатдан стратегик аҳамиятга эга ҳисобланади. Шунинг учун уларнинг имкониятидан тўлиқ фойдаланишга таъсир ўтказётган омилларни иккала мезон нуқтаи назаридан ҳам кўриб чиқиш мумкин.

Бироқ, тадқиқот иши давомида асосий эътибор таъсир ўтказётган салбий омилларга қаратилган. Шу ўринда айтиш жоизки, мазкур омиллар бир вақтнинг ўзида иккала мезон юзасидан баҳолиниши мумкин. Яъни, фақатгина салбий ҳисобланган омил назорат қилинадиган ёки назорат қилинмайдиган бўлиши мумкин эмас деб тушунмаслик лозим.

Ўзбекистон дунёдаги “икки марта денгизга чиқа олмайдиган” давлатдан бири, яъни жаҳон океанига чиқиш учун камида иккита давлатни кесиб ўтиш керак. Халқаро тадқиқотлар шуни кўрсатадики, денгизга чиқиш имкони бўлмаган мамлакатлар денгизга чиқиш имкони бўлган мамлакатларга қараганда ўртача 6 фоизга камроқ иқтисодий ўсишга эришадилар.

Маълумот учун: дунёда 44 та давлада денгизга чиқиш имкони йўқ, шу жумладан

2 та давлат (Лихтенштейн ва Ўзбекистон), улар денгиз ва океанларга чиқиш имкони бўлмаган мамлакатлар билан ўралган (*Double landlocked* - икки марта изоляция қилинган).

Ушбу географик омил Ўзбекистоннинг жаҳон савдосида фаол иштирок этишига, ташқи иқтисодий алоқаларини диверсификация қилиш ва мустақиллигини мустаҳкамлашига тўсиқ бўлиб қолмоқда. Мазкур географик омил иқтисодиётда ишлаб чиқарилган товар билан дунё бозорини эгаллаш ёки унда ўз ўрнига эга бўлишга тўсиқ бўлиши мумкин. Аммо мазкур омил туфайли протекционизм сиёсати даврида ҳам транспорт хизматларидан иқтисодиётни барқарор ушлаб туриш имконияти мавжуд.

Ўзбекистоннинг халқаро аҳамиятдаги транспорт коридорлари имкониятларидан тўлиқ фойдаланишига тўсқинлик қилаётган бир қатор омиллар мавжуд-ки, улар бевосита транспорт коридорларидан фойдаланиш натижасида давлат иқтисодиётига олиб келадиган фойдани камайишига сабаб бўлмоқда (1-жадвал).

1-жадвал

Транспорт коридорларини ривожланишига тўсқинлик қилаётган асосий омиллар

Геосиёсий омил	Муқобил транспорт коридорлари омили
<p>1. Ривожланган давлатларнинг ўзаро икки томонлама муносабатларидаги ўзгаришлар улар билан ҳамкорлик қилувчи давлатлар манфаатларига бевосита таъсир қилиши.</p> <p>2. Транспорт коридорларидан нафақат иқтисодий, балки стратегик мақсадларда фойдаланиш.</p> <p>3. Давлатлар транспорт коридорларидан давлатларни тийиб туриш мақсадади фойдаланиш.</p> <p>4. Марказий Осиёнинг катта транспорт ва транзит салоҳиятига қарамай, энг фаол фаолият кўрсатаётган транспорт йўлаклари ханузгача минтақани ташқи дунё билан асосан Россия Федерацияси орқали боғлайдиган эски йўналишлардир.</p>	<p>1. Ўзбекистонни айланиб ўтувчи транспорт коридорларининг мавжудлиги.</p> <p>2. Муқобил транспорт коридорларни ташкил этиш орқали қўшни давлатлар транзит салоҳиятини ошириш, мавжуд коридорларни диверсификациялаш, транспорт қарамлигидан халос булиш.</p>
Бозорнинг диверсификация қилинмаганлиги омили	Транспорт соҳасида Марказий Осиё давлатларининг ўзаро интеграция ва Ўзбекистоннинг халқаро ташкилотлар билан интеграцияси омили
<p>1. Экспорт бозори Россия Федерацияси, Хитой, Эрон, Туркия ва қўшни давлатлар билан боғлиқ.</p> <p>2. Ўзбекистон 160 дан ортиқ мамлакатлар билан савдо алоқаларини амалга оширади, бироқ ташқи савдо айланмасининг ярмидан кўпи Россия Федерацияси, Хитой ва қўшни давлатлар (Марказий Осиё + Афғонистон) ҳиссасига тўғри келади.</p> <p>3. Ишлаб чиқарилган товарларнинг рақобатбардош эмаслиги.</p>	<p>1. Минтақавий интеграциянинг йўқлиги ва ўтмишда ўзаро ишончсизлик муҳитига сабаб бўлди ва бу минтақа давлатлари ўзларининг чекланган ресурсларини минтақа ичида параллел, айланма йўналишларни ривожлантир сармоя қилишга олиб келди.</p> <p>2. Тўсиқларнинг яна бир тўплами минтақанинг транспорт тизимини мувофиқлаштиришнинг ягона механизмининг йўқлиги билан боғлиқ.</p> <p>3. Норасмий транзит тўловларининг мавжудлиги.</p> <p>4. Ўзбекистоннинг Жаҳон савдо ташкилоти ёки Евроосиё иқтисодий иттифоқига аъзо эмаслиги.</p>

Марказий Осиё учун муқобил коридорларнинг ривожланмаганлигининг асосий сабабларидан бири йирик ҳамкорларнинг минтақада шу каби лойиҳаларни амалга оширишдан манфаатдор эмаслиги эди.

Масалан, минтақада логистика блокировкасини кенг очиш Россия учун фойдасиз, бунинг учун Марказий Осиёга нисбатан транспорт ва транзит монополиясини сақлаб қолиш афзалроқдир. Покистон билан қарама-қарши бўлган Ҳиндистон, Исломобод ва Марказий Осиё давлатлари ўртасида тўғридан-тўғри алоқалар ўрнатишдан манфаатдор эмас ва Эрон орқали айланма йўлларни кучайтиришга интилади. Ўз навбатида Эрон геосиёсий рақобат асосида Марказий Осиё мамлакатлари ва Туркия ўртасидаги транспорт алоқаларини яширинча тўсиб қўйган. Анқара Грузия ва Озарбайжон орқали айланма, қимматроқ йўналишларни ўрнатишга мажбур ва Каспий денгизи ҳавзаси, Эронни четлаб ўтади.

Хитой ўз маҳсулотларини Европа Иттифоқи, Яқин Шарқ ва Жанубий Осиёга етказиб бериш учун денгиз йўлларини ривожлантиришга эътибор қаратган. Марказий Осиё ҳудудидан ўтган йўллар Пекин томонидан фақат денгиз йўллари тўсиб қўйилган тақдирда хавфсизлик йўллари сифатида кўриб чиқилади. Шу муносабат билан, Марказий Осиёда транспорт йўлакларини ривожлантиришга кўмаклашиш биринчи навбатдаги вазифа эмас.

Марказий Осиё давлатлари, шу жумладан Ўзбекистон ҳудудидан ҳам АҚШ, Россия ва Хитой иқтисодий жиҳатдан куруқликда ўзининг ишлаб чиқарган товарларини сотиш, транзит ўтказиш учун фойдаланади ва ҳар бирининг Марказий Осиё минтақаси учун стратегиялари мавжуд¹.

Ўзбекистонни айланиб ўтувчи муқобил транспорт коридорларининг мавжудлиги ҳам бир томондан геосиёсий омил билан бевосита боғлиқ, чунки давлатлар иқтисодиётини ривожлантириш, диверфикация қилиш ва ташқи сиёсатдаги муносабатлари жараёнида бевосита транспорт соҳасида турли тўсиқларга дуч келган вақтида янги, муқобил транспорт коридорларини очишга ва транспорт қарамликдан қутилишга ҳаракат қилади.

Масалан, ТАТ (Тожикистон-Афғонистон-Туркманистон) темир йўли 2007 йилда Тожикистон юклари “Ўзбекистон темир йўллари” АЖда бир неча марта қолиб кетиши оқибатида Тожикистон Республикаси Президенти И.Рахмон Колхозобод – Қуйи Панж (Тожикистон) – Қундуз – Мозори Шариф – Ҳирот (Афғонистон) – Машҳад (Эрон) йўналиши бўйича Эронга транзит автомобил йўлини куриш таклифини илгари суради ва 2010 йиллардаги Тожикистон Республикаси ва Эрон Ислом Республикасини ўзаро сиёсий яқинлигининг бошланиши, Эрон Тожикистоннинг стратегик ва иқтисодий лойиҳаларини

¹ Харламова Ю. Борьба за евразию в фокусе транспортных геостратегий. Монография – М: ИНФРА, 2020. – 196 с, 165 с

амалга оширишдаги фаол иштироки ҳамда тожик-ўзбек трансчегаравий муаммолари сабабли юзага келган.

Қозоғистон-Туркменистон-Эрон темир йўлининг қурилиши Ўзбекистонни четлаб ўтишга қаратилган бўлса (у қурилгунга қадар Эрондан Қозоғистон Республикасига темир йўл Қорақалпоғистон Республикаси орқали ўтган), Ангрэн-Поп темир йўли Ўзбекистонга Тожикистонни четлаб ўтишга имкон берган.

Шунингдек, иқтисодий диверсификация қилинмаганлиги, умуман Марказий Осиё давлатларининг барчаси, шу жумаладан Ўзбекистоннинг ҳам 2023 йил статистик маълумотларига кўра, асосий савдо ҳамкорлари Хитой ва Россия бўлиб қолмоқда².

Хитой билан товар айирбошлаш ҳажми 2023 йилда 1,5 баравар ошди — **9,06 миллиард** доллардан **13,7 миллиард** долларгача. Ўзбекистон маҳсулотларининг Хитой бозорига экспорти ҳажми **6,4 фоизга** — **2,46 миллиард** долларгача камайган, Хитойдан импорт эса 1,7 баробарга — **11,26 миллиард** долларгача ошган.

Россия Ўзбекистоннинг савдо ҳамкорлари орасида иккинчи ўринга тушиб қолди. Савдо айланмаси **5,3 фоизга** ўсди (2022 йилда ўсиш **22,9 фоизни** ташкил этганди) — **9,38 миллиард** доллардан **9,88 миллиард** долларгача. Россия Федерациясига экспорт ҳажми **5 фоизга (46,8 фоиз эди)** — **3,3 миллиард** долларга, импорт эса **5,55 фоизга (13,7 фоиз)** ошиб, **6,58 миллиард** долларга етди.

Қозоғистон билан товар айирбошлаш пандемия бўлган 2020 йилдан бери биринчи марта қисқарди. Ўтган йили савдо ҳажми **5,4 фоизга** камайиб, **4,6 миллиард** доллардан **4,4 миллиард** долларга тушди. Импорт (**3,03 миллиард** доллар) ҳам, экспорт ҳам (**1,37 миллиард** доллар) камайган бўлишига қарамадан, Ўзбекистон билан энг кўп товар айланмасига эга ўнта давлатдан учинчи ўринни эгалламоқда.

Туркия билан товар айирбошлаш ҳажми кетма-кет иккинчи йил пасайишда давом этмоқда (2022 йилда — минус **0,8 фоиз**, 2023 йилда — минус **8,34 фоиз**) — **3,1 миллиард** долларгача ва энг кўп товар айирбошланган давлатлар рўйхатида бешинчи ўрин ҳисобланади.

Шу ўринда Ўзбекистонга товар ва хизматлар экспортда асосий ҳамкорлар Россия, Хитой, Туркия ва Марказий Осиё давлатлари ҳамда Афғонистон ҳисобланмоқда (2-жадвал).

² Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Статистика агентлиги расмий саҳифаси <https://stat.uz/uz/matbuot-markazi/qo-mita-yangiliklar/49769-o-zbekiston-respublikasi-tashqi-savdo-aylanmasi-2023-yil-yanvar-dekabr-2>

2-жадвал

**Товар ва хизматлар экспортидаги олтига асосий ҳамкор
давлатларнинг улуши (фоизда)**

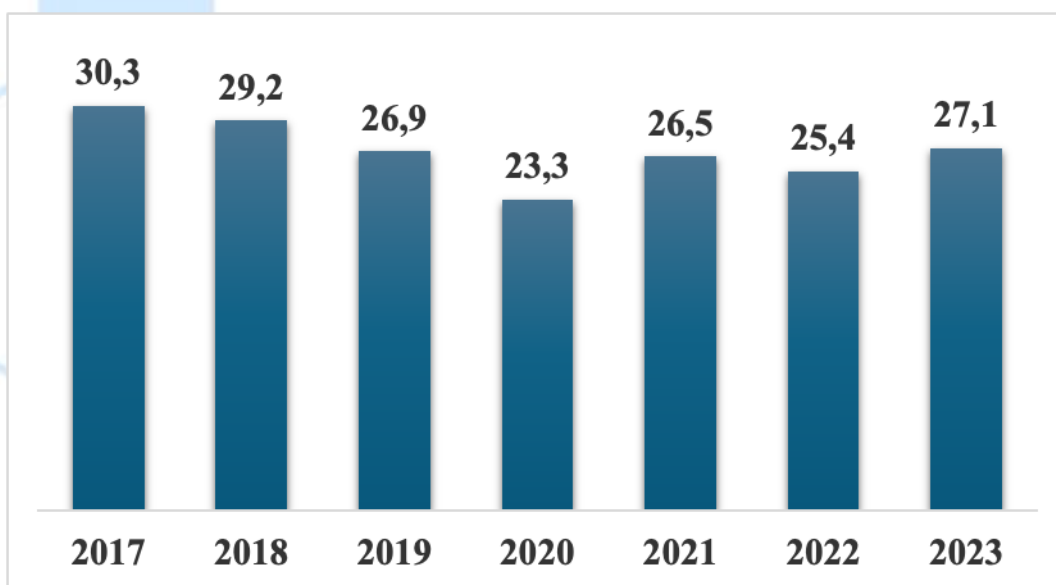
№	Давлатлар / йиллик улушлар	2019	2020	2021	2022	2023
1	Россия	13.9	9.7	12.4	15.9	13.5
2	Хитой	14.1	12.8	15.2	13	10.1
3	Туркия	6.7	6.7	10.2	7.8	5.1
4	Қозоғистон	8	6	7.1	7.1	5.6
5	Қирғизистон	3.8	5	4.8	5.1	2.6
6	Афғонистон	3.4	5.1	3.9	3.9	3.5
	Бошқа давлатлар	48.2	56.2	43.5	44.5	57.1

Ишлаб чиқарилган маҳсулотларнинг паст рақобатбардошлиги минтақа мамлакатларида ва уларнинг қўшилган қийматининг нисбатан паст даражаси оддий йўналишлар бўйлаб фақат яқин ва қулайроқ МДҲ бозорларига йўналтириш имконини беради. Кўп босқичли коридорлар бўйлаб узокроқ бозорларга товарларни этказиб бериш харажатлари фойда келтирмайди. Шу сабабли, ҳатто аллақачон шаклланган ТРАСЕКА, Боку-Тбилиси-Карс (БТК), Қозоғистон-Туркменистон-Эрон, Қирғизистон-Ўзбекистон-Туркменистон-Эрон муқобил мультимодал йўлаклари ҳам ишга тушмаяпти.

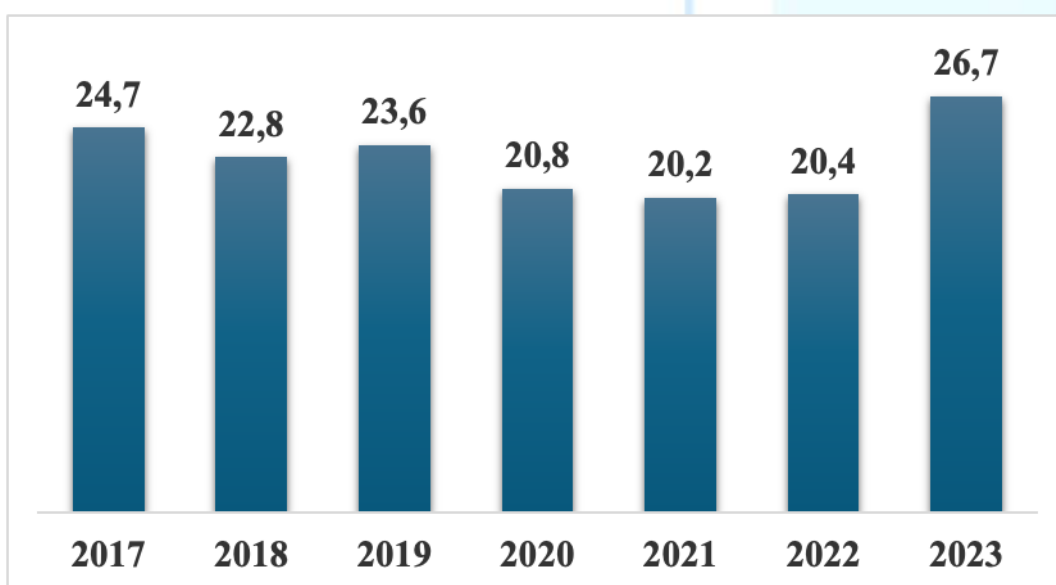
Ўзбекистон транспорт коридорларининг ривожланишига тўсқинлик қилувчи омиллардан яна бири бу Марказий Осиёда савдо, транспорт ва транзит соҳасида икки томонлама битимларга устувор аҳамият берилаётгани, интеграциялашган Европа Иттифоқи маконида моделлаштирилган минтақавий савдо, транспорт ва транзит асослари ҳали жорий этилмагани билан боғлиқ. Бу минтақанинг транспорт соҳасидаги умумий салоҳиятини рўёбга чиқаришга салбий таъсир кўрсатмоқда, чунки бу ҳудуд трансчегаравий хусусиятга эга ва кўп томонлама ҳамкорликни талаб қилади.

Марказий Осиё давлатларидан Қирғизистон ва Тожикистон Республикалари Жаҳон савдо ташкилоти ва Евроосиё иқтисодий иттифоқига аъзо ҳисобланади. Мазкур омил ҳам иккала давлатнинг транспорт соҳаси ривожланишига ижобий таъсир кўрсатмоқда, яъни Қирғизистон ва Тожикистон Республикалари ялпи

ички маҳсулотда транспорт хизматлари улушининг юқорилиги ушбу тезисни тўғри эканлигини исботламоқда.



1-расм. Қирғизистон Республикаси ЯИМда транспорт хизматлари улуши (фоизда)



2-расм Тожикистон Республикаси ЯИМда транспорт хизматлари улуши (фоизда)

Юқорида санаб ўтилган транспорт коридорларини ривожланишига тўсқинлик қилувчи омиллар Ўзбекистон худудидан ўтган ва Ўзбекистон манфаатидаги барча транспорт коридорларига таалукли бўлиб, ушбу омиллар туфайли ЯИМда транспорт хизматлари улуши **5,3 фоизни** ташкил қилмоқда.

Бугунги кунда Ўзбекистон манфаатларига тўла мос келувчи ва кун тартибидаги асосий транспорт коридорларидан ҳисобланган “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” ва Трансафғон транспорт коридорларини ривожлантиришга тўсқинлик қилаётган омилларни ўз навбатида бир нечта гуруҳга ажратиш мумкин.

“Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” транспорт коридорининг мултиmodalь йўналишини ривожлантиришга тўсқинлик қилувчи омиллар сифатида қуйидагиларни келтириш мумкин.

1. “Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон” йўналиши бўйлаб уч томонлама рухсатномалар сони етарли эмас.
2. Норасмий божхона тўловларнинг мавжудлиги.
3. Қирғизистон Республикаси божхона органларининг транзит юкларни мажбурий равишда “Қоратой” божхона постига олиб кирилишилиги.
4. Хитой трейлар узунлигига янги тартибни ўрнатганлиги.
5. “Иркештом” назорат ўтказиш пунктидаги техник муаммолар.
6. Электрон рухсатнома олиш тартибининг йўқлиги

“Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон” йўналиши бўйлаб уч томонлама рухсатномалар сони етарли эмаслиги омилини қуйидагилар билан изоҳлаш мумкин:

Хусусан, “Хитой – Қирғизистон – Ўзбекистон” йўналиши бўйича халқаро ташишлар сезиларли даражада ошмоқда. 2022 йилда юк ташиш ҳажми 7 баробар ошди ва 2021 йилга нисбатан **248 минг** тоннани (**12,4 минг** дона енгил автомобил) ташкил этган бўлса, 2023 йилда бу кўрсаткич **746 минг** тоннага (**36,8 минг** дона автомобиль) етиб, 2022 йилга нисбатан 3 баробарга ошган.

2024 йил январь ойида Хитойга ташриф чоғида эришилган келишувларни ҳисобга олган ҳолда 2024 йилда ушбу йўлак бўйлаб юк ташиш ҳажмини **1,2 миллион** тоннадан ошириш (камида **60 минг** автомобиль), жумладан “Хитой-Марказий Осиё”, “Хитой-Европа”, шунингдек, “Хитой-Афғонистон” йўналишларида кўпайтириш режалаштирилган.

1998 йил 20 апрелдаги “Халқаро автомобил транспорти масалалари бўйича экспертлар йиғилиши”нинг Баённомасига кўра, рухсатномалар алмашинуви учун йилига 500 бирлик миқдорида квота келишилган бўлиб, у ҳозиргача ўзгармаган.

Ҳозирда рухсатномаларга умумий эҳтиёж **60 минг бирликни** ташкил этади (ҳар бир мамлакат учун **20 минг бирлик**).

Ушбу йўналишда ҳаракатланиш давомида норасмий божхона тўловларнинг мавжудлиги билан боғлиқ омилнинг таъсири ҳам юқори.

Жумладан, Қирғизистон Республикаси божхона органлари томонидан ҳар бир транспорт воситасидан 450-650 доллар миқдоридаги норасмий тўловлар транспорт харажатларини оширади ва йўналишнинг рақобатбардошлигини пасайишига олиб келади.

Қашғардан Ўшгача (500 км га яқин масофа) автомобилда юк ташиш нархи талабга кўра 1,5 - 2,8 минг долларни ташкил қилади, бу халқаро ташишдаги ўртача юк ташиш кўрсаткичидан (1 доллар/км) 3-4 баравар қиммат.

Қирғизистон Республикаси божхона органларининг транзит юкларни мажбурий равишда “Қоратой” божхона постига олиб кирилиши каби қўшимча талаблар ўз навбатида қўшимча тўлов ва вақт талаб қилади.

Хитой трейлер узунлиги учун янги талабни ўрнатди. Унга кўра, “Иркештом” назорат-ўтказиш пункти орқали юкларни олиб ўтишда, шунингдек, ХХРнинг Қирғизистон Республикаси ва Қозоғистон билан бошқа ўтказиш пунктларида, трейлерлар узунлиги 13 метрдан ошмаслиги керак.

Халқаро стандартларга кўра трейлер узунлиги ўлчамни – 13,6 метр ўрнатган.

“Иркештом” чегара постининг иш режими 12/7 қилиб белгиланганлиги ҳам ушбу транспорт коридорининг ривожланишига тўсиқлардан бири ҳисобланади. Шунингдек, “Ўш – Сариаташ – Иркештом” йўналишини йил давомида узлуксизлигини таъминлаш, қиш мавсумида доволни қордан тозалаш ишларини ташкиллаштириш масаласи ҳам оғриқли бўлиб, бу ҳам ўз навбатида транспорт коридорига бевосита салбий таъсир ўтказмоқда.

Мамлакатлар ўртасида рухсатнома бланкаларини электрон алмашиш (“E-Permit”) тизими йўлга қўйилмаганлиги оқибатида юк ташувлари вақти ортиб бормоқда.

“Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” транспорт коридори темир йўл лойиҳаси 1997 йилда илгари сурилганлигига қарамасдан, бугунги кунга қадар ишга тушмаган ҳисобланади. Юқорида санаб ўтилган Ўзбекистон манфаатидаги транспорт коридорларининг ривожланишига умумий тўсқинлик қилувчи омиллар бу темир йўл лойиҳасига ҳам тааллуқли бўлган бўсада, бироқ, бугунги кунга келиб, ушбу барча омиллар бартараф қилинди, яъни бу лойиҳани амалга оширишда ривожланиш тенденцияси кузатилмоқда. Украинадаги уруш ва ундан кейин Россияга қарши қўйилган санкциялар Хитойдан Европа ва Яқин Шарққа борадиган муқобил йўлларга қизиқишни оширди. Бу эса 20 йиллик темир йўл лойиҳасини қайта жонлантирди.

Мазкур лойиҳани амалга ошириш учун учала давлат ҳукумат раҳбарлари томонидан Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон темир йўл линиясини қуриш ва

ундан фойдаланиш учун кўшма корхона ташкил этиш таклифи қўллаб-қувватланган³.

Қирғизистон Вазирлар Маҳкамаси раиси Оқилбек Жапаровнинг сўзларига кўра Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон темир йўли курилишига 8 миллиард долларга яқин маблағ йўналтирилади⁴.

Шундай бўлишига қарамасдан экспертларнинг фикрига кўра, ушбу темир йўл лойиҳасини ривожлантиришга қуйидаги омиллар сабаб бўлиши мумкин.

1. Темир йўл ўтувчи географик ҳудуднинг ноқулай ҳолати.

Бунда асосан тоғли зоналарда бир қанча доволар мавжуд бўлиб, уни кесиб ўтиш учун **71 та (22,09 км)** кўприклар, **41 та (120,4 км)** тунеллар қуриш талаб этилади. Мутахассисларнинг ҳисоб-китобларига кўра, Қирғизистон ва Хитой чегарасида жойлашган Туругарт довори денгиз сатҳидан 3800 метр баланликда жойлашган бўлиб, бу ердан бир қанча ер ости туннели ва кўприклар очиш мўлжалланган. Хусусан, тунелларнинг умумий узунлиги 1400-3600 метргача бўлиб, темир йўлнинг Қирғизистон ҳудудидан ўтувчи қисмида Чотир-кули ва Арпа дарёлари устидан ўтувчи ва Фарғона тоғ тизмаси билан боғловчи бир нечта кўприкларнинг узунлиги 14 кмни ташкил этмоқда.

2. Қирғизистоннинг иктисодий-техник имконият даражасининг пастлиги.

Қирғизистон Республикасининг давлат қарзи ортиб бораётганлиги “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўлининг Қирғизистон ҳудудидан ўтган қисмини молиялаштиришга тўсиқ бўлмоқда.

Хусусан, Қирғизистон Республикаси Молия вазирлигининг маълумотларига кўра, мамлакатнинг ташқи қарзи **5 млрд. 738,67 млн АҚШ долларини** ташкил қилиб, ялпи ички маҳсулотнинг (2022 йил **10,9 млрд. АҚШ долларини**) **54 фоизи** ташкил қилган⁵.

Маълумот учун: давлатнинг ташқи қарзи **5 млрд. 738,67 млн АҚШ доллар**, ички қарз **1 млрд. 245,31 млн АҚШ доллар (108 млрд. 624 млн. сом)**ни ташкил қилиб, 2023 йил август ойида давлат қарзи **71,04 млн АҚШ долларига** кўпайган бўлиб, шундан ташқи қарз **3,66 млн АҚШ доллар**, ички қарз эса **67,37 млн АҚШ долларни** ташкил қилган.

2023 йил 18 май куни Хитой Халқ Республикасининг Сиан шаҳрида бўлиб ўтган “Марказий Осиё - Хитой” биринчи саммити доирасида “Хитой-

³ Хитой—Қирғизистон—Ўзбекистон темир йўл линиясини қуриш учун кўшма корхона ташкил этилади <https://daryo.uz/k/2024/03/01/xitoy-qirgiziston-ozbekiston-temir-yol-liniasini-qurish-uchun-qoshma-korxona-tashkil-etiladi>

⁴ Железная дорога Китай — Кыргызстан — Узбекистан оценивается в \$8 миллиардов Бишкек - 24.kg, КУДРЯВЦЕВА Т 04.04.2024 й. https://24.kg/ekonomika/290693_jeleznaya_doroga_kitay_kyrgyzstan_uzbekistan_otseivaetsya_v8milliardov/

⁵ “Қирғизистоннинг давлат қарши 6 млрд. долларга етди”. 17.11.2023 йилда эълон қилинган мақола. https://24.kg/ekonomika/279904_gosdolq_kyrgyzstana_priblizilsya_kotmetke_v6milliardov

Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўли қурилиши лойиҳасининг техник-иқтисодий асосларини биргаликда баҳолаш бўйича имзоланган уч томонлама англашув Меморандуми”га асосан Хитой Халқ Республикасининг “Биринчи лойиҳа-қидирув институти Хитой темир йўл қурилиш корпорацияси” томонидан ишлаб чиқилган техник-иқтисодий асосга кўра, Қирғизистон Республикаси ҳудудидан ўтадиган 311,76 км темир йўлнинг қурилиши учун дастлабки қиймат **4,7 млрд АҚШ долларни** ташкил қилади⁶.

*Маълумот учун: 2022 йил 14 сентябрь куни имзоланган Ўзбекистон, Хитой ва Қирғизистон ўртасида “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўли қурилиши лойиҳаси (Қирғизистон ҳудудидан) бўйича ҳамкорлик тўғрисида идоралараро Англашув Меморандумнинг 4-моддасига асосан Ўзбекистон Республикаси техник-иқтисодий асос учун **5,73 млн АҚШ доллари** тўлаган.*

Халқаро валюта фондининг 2022 йил маслаҳатчи миссияси ходимларининг якуний баёнотига кўра “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўлини қуриш Қирғизистон Республикаси учун давлат ташқи қарзини кўпайишига сабаб бўлиши қайд қилинган⁷.

Шунингдек, мутахассисларнинг фикрига кўра, Қирғизистон Республикаси 2023-2028 йиллар давомида йилига **400-460 млн АҚШ долларни** ташқи қарзларини қайтаришга сарфлаши лозим бўлиб⁸, бу тўловнинг тахминан **200-230 млн АҚШ доллари** Хитойнинг экспорт-импорт банкига ҳиссасига тўғри келади.

Бундан ташқари, ушбу темир йўл иқтисодиётда **яширин иқтисодиётнинг ролини орттириши** мумкин.

Хитойнинг Қирғизистонга экспорти 2022 йилда **15,42 млрд. АҚШ долларини** ташкил қилганлиги қайд қилинган бўлса, Қирғизистон Республикасининг расмий статистика маълумотларида ушбу кўрсаткич **4,07 млрд. АҚШ долларини** ташкил қилганлиги кўрсатилган⁹.

Ушбу статистик маълумотлар Хитойдан Қирғизистонга товарларнинг асосий қисми контрабанда орқали кириб келаётганлиги, буни эса мансабдор шахслар қўллаб-қувватлаётганлигини кўрсатади.

⁶ “Марказий Осиё - Хитой” биринчи саммити доирасида “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўли қурилиши лойиҳасининг техник-иқтисодий асосларини биргаликда баҳолаш бўйича имзоланган уч томонлама англашув Меморандуми” 3-моддаси

⁷ “Халқаро валюта фондининг 2022 йил маслаҳатчи миссияси ходимларининг якуний баёноти”
<https://www.imf.org/ru/News/Articles/2022/12/02/kyrgyz-republic-staff-concluding-statement-of-the-2022-article-iv-consultation-mission>

⁸ N.Karimov and A.Kurbonmuratov “Who Will Actually Benefit From the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railroad?”
18.10.2023 <https://thediplomat.com/2023/10/who-will-actually-benefit-from-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railroad/>

⁹ N.Karimov and A.Kurbonmuratov “Who Will Actually Benefit From the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railroad?”
18.10.2023 <https://thediplomat.com/2023/10/who-will-actually-benefit-from-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railroad/>

Маълумот учун: Қирғизистон Республикаси Миллий хавфсизлик қўмитаси раиси Камчыбек Кыдыршаевич Ташиев 2023 йил 17 ноябрь куни 225 нафар мансабдор шахсларнинг коррупция ҳолатларига алоқадаорлиги ҳақида маълумот берган¹⁰.

Мазкур йўналиш бўйича темир йўл тармоғининг қурилмаганлиги оқибатида транзит юк ўтказиш ва экспортга ўз таъсирини ўтказмоқда.

2022 йилда жами **230,2 минг** тонна юк ушбу йўналиш бўйича ҳаракатланган бўлса, 2023 йилда **687,6 минг** тонна юк ҳаракатланган. Бу ўз навбатида транспорт коридорининг аҳамияти йилдан йилга ортиб бораётганлигини кўрсатади.

Шунингдек, ушбу юкларнинг **230,2 минг** (2022 й) ва **683,2 минг** (2023 й) тоннаси импорт қилинган ҳисобланади.

Темир йўл линиясининг қурилмаганлиги оқибатида ушбу курсаткичлардан **0,1** (2022 й) ва **4,3 минг** (2023 й) тонна юклар экспорт қилинган, бу эса ўз навбатида транзит юк ўтказишдаги кўрсаткичларга бевосита таъсир ўтказган бўлиб, 2022 йилда **18,6** (транспорт коридори орқали ташилган юкларнинг **8,07 фоизини**) ва 2023 йилда **48,8 (7,09 фоиз) минг** тонна юклар ушбу коридор орқали транзит ўтказилган.

Мазкур лойиҳани қурилиши давомида баъзи соҳа мутахассислари томонидан Хитой-Қирғизистон-Тожикистон-Ўзбекистон ғояси ҳам илгари сурилмоқда. Бу ғояни амалга оширишда қийинчиликлар мавжуд бўлиб, буларга Тожикистон-Хитой ўтказиш пункти “Кулма-Карасу” назорат ўтказиш пунктининг географик жойлашуви мураккаблиги бу ғояни амалга оширишни қийинлаштириши ва ортга сурилиши сабаб бўлади.

Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон темир йўлининг аҳамияти SWOT-таҳлил методи ёрдамида кучли ва заиф жihatлари кўриб чиқилди¹¹ (3-жадвал).

3-жадвал

Коридорнинг кучли жihatлари	Коридорнинг заиф жihatлари
- Хитойдан Ўзбекистон орқали Европа ва “Жанубий йўлак” орқали Форс кўрфази давлатларига савдо ва транспорт географиясини кенгайтириш учун асос бўлиб хизмат қилади;	- Хитой учун Марказий Осиёдан ўтувчи йўллар унчалик аҳамиятга эга эмас. (Чунки Хитойни 2 та асосий йўли мавжуд. Биринчиси, Россия орқали Европага чиқиш. Иккинчиси, Қозоғистон орқали Каспийга чиқиш йўли);

¹⁰ “Қамчибек Ташиев Кўлбоев ва Матраимовга алоқадор 225 нафар давлат хизматчиси ҳақида гапирди.” https://kaktus.media/doc/490795_kamchybek_tashiev_rasskazal_o_225_gosslyjashih_sviazannyh_s_kolbaevym_i_matraimovym_video.html

¹¹ Муаллифлик ишланмаси.

<p>- Хитойдан Жанубий Европага йўл 900 кмга, юкларни етказиб бериш муддати эса 1 ҳафтагача қисқаради;</p> <p>- Хитойдан Ғарбга Қозоғистон орқали ўтувчи Ўрта йўлак жуда сиёсийлашган ва қимматлиги туфайли Шимолий ва Жанубий йўлақлар билан рақобатлаша олмайди.</p>	<p>- Темир йўл ўтувчи географик худуднинг ноқулай ҳолати;</p> <p>- Қирғизистоннинг иқтисодий-техник имконият даражасининг пастлиги.</p>
Коридорнинг имкониятлари	Коридорнинг яратилишига таҳликалар
<p>- Покистон портларидан фойдаланишга йўл очилади (Хитой-Покистон ўртасида 25 йилга мўлжалланган шартнома имзоланган, Қирғизистон—Ўзбекистон—Афғонистон орқали Покистонга чиқиш – бу Хитой учун муқобил йўл, лойиҳа қиймати 60 млрд АҚШ доллари);</p> <p>- Транзит юк ўтказиш ҳажми ортади;</p> <p>- халқаро транзит ташиш бозорида иштирокчи-давлатларнинг рақобатбардошлигини оширади;</p> <p>- Темир йўл қурилиши иқтисодиётнинг бошқа тармоқлари ривожига кўп томонлама самара беради.</p>	<p>- ташиб ўтиладиган юкларнинг ҳажмига кўп нарса боғлиқ; (Хитойдан Европа Иттифоқига Қозоғистон, Россия ва Беларуссия орқали юк ташиш ҳажми 2024 йилнинг биринчи чорагида ўтган йилнинг шу даврига нисбатан 44 фоизга ўсди.)</p> <p>- яширин иқтисодиётнинг иқтисодиётдаги улушини ошири.</p>

Трансафғон транспорт коридори (ТАТК) минтақавий иқтисодий интеграцияда ҳамда минтақавий хавфсизликни таъминлашда ўзига хос хусусиятларга эга коридор ҳисобланиб, унинг транзит имкониятларидан асосан минтақа давлатлари манфаатдор ҳисобланади. Жумладан, Марказий Осиё давлатлари мазкур коридордан денгиз йўлларига чиқишнинг муқобил имкониятига эга бўлиб, бу жиҳатдан коридор нафакат минтақавий, балки халқаро аҳамият касб этади ва портни қуруқликдаги манзил билан боғловчи континентал транспорт коридори (microbridge) ҳисобланади.

Трансафғон коридорининг ўзига хослиги шундаки, транспорт йуллари Хиндукуш тоғининг кўплаб доволари ва кўприклар орқали ўтади. Жумладан, Ҳирот-Қандаҳор йўналишида 126 та турли хил кўприклар, 6 та тоғ доволари ва 2 та сув омборлари мавжуд. Энг йирик тоғ доволари Работ Мирза (1681 м), Мир Алан (1800 м), Сахра Сухран (1700 м) ҳамда Снаб Баба (1670 м) ҳисобланади. Термиз-Қобул йўналишида 103 та турли хил кўприклар, умумий узунлиги 6619

м бўлган 22 та тор йўлак, 4 та тоғ доволари ва 1 та тоннель мавжуд. Асосий тоғ доволари Мирза Атбили (1681 м) ва Саланг (3491 м) ҳисобланади¹².

ТАТКни яратилиши мураккаб жараён бўлиб, унга кўплаб омиллар таъсир қилади ва ушбу лойиҳани амалга оширишга тўсқинлик қилувчи омиллар сифатида **хавфсизлик омили** (Афғонистондаги бекорорлик, нотинч вазият, террористик ташкилотларнинг мавжудлиги ва гиёҳвандлик воситаларининг етиштирилиши), **иктисодий омил** (Афғонистон иқтисодиётининг ривожланмаганлиги, лойиҳаларни молиялаштиришда маблағнинг етишмаслиги), ноқулай табиий географик рельефларини келтириш мумкин.

Мазкур коридорнинг Ўзбекистон манфаатлари кесимида SWOT-таҳлил методи ёрдамида коридорнинг кучли ва заиф жihatлари кўриб чиқилди (4-жадвал).

4-жадвал

Коридорнинг кучли жихати	Коридорнинг заиф жихати
<ul style="list-style-type: none">- Марказий Осиё давлатларини энг яқин денгиз портларига олиб чиқади (Тошкент-Термиз-Бандар Аббос порти 3100 км, Тошкент-Термиз-Карачи порти 2500 км);- иқтисодий жихатдан тежамкорлиги (1 т. юкни Ўзбекистон чегарасидан Бандар-Аббосга ТАТК орқали етказилиши Серахс орқали ташилганга нисбатан 10-12 долларга арзон тушади);- транзит имкониятининг катталиги (ишга тушгач йилик ташув ҳажми 15-20%га ўсиши кутилмоқда);- минтақа иқтисодий интеграциясини кучайтиришга хизмат қилади;	<ul style="list-style-type: none">- коридорнинг Эрон портларига олиб чиқувчи Мозори Шариф-Хирот қисмининг аҳамияти пасайиши;- коридор инфратузилмаси талаб даражасида эмаслиги;- юкларни ташишда хавфсизликнинг таъминланмаганлиги;- юкларни ташишда коридорнинг ишончсизлиги;- коридордан фойдаланувчи давлатлар ўртасидаги муносабатларнинг яхши эмаслиги ва тез ўзгарувчанлиги.
Коридорнинг имкониятлари	Коридорни яратишдаги таҳликалар
<ul style="list-style-type: none">- Трансафғон коридорини Хитой-Ўзбекистон-Қирғизистон коридори билан уланиши трансконтинентал алоқаларни ривожланишига сабаб бўлади;- минтақа давлатларининг Трансафғон транспорт коридорини яратишдаги иштирокининг кучайиши ўзаро интеграцияни ривожига туртки бўлади;	<ul style="list-style-type: none">- гиёҳвандлик воситалари ҳаракатига рағбат уйғотиши;- трансчегаравий таҳдидларнинг ортиши.

¹² Трудные дороги Ad>raHHCтаHa»<http://www.oboznik.ru/?p=800>. 9 ноябрь 2008 й.

<p>- Россия ва МДХ давлатларининг Жанубий ва Жанубий-шарқий Осиё минтақаси билан иқтисодий ҳамкорлигида Шимол-Жануб коридорига ракобатлашади;</p> <p>- Иккита йирик бозорни (Хитой-Покистон, Ҳиндистон) Ўзбекистон орқали боғлаш имконияти юзага келади;</p> <p>- Ўзбекистонни Туркменистон ва Эронга нисбатан боғлиқлигини камайтиради.</p>	
--	--

Умуман, Ўзбекистон Афғонистон билан транспортнинг барча турлари орқали боғланган давлатдир. Бу геосиёсий жиҳатдан муҳим устунлик бўлиб, Марказий Осиёни Афғонистон орқали денгиз йўлақлари билан боғлаш истиқболида Ўзбекистоннинг марказий роли ва нуфузи янада ортиши, унинг трансминтақавий алоқалар тизимида ўзига хос муҳим халқа бўлишига замин яратади. Шу нуқтаи назардан, ТАТК Ўзбекистон учун энг истиқболли коридор ҳисобланади. “Мозори Шариф-Ҳирот” темир йўли истиқболда Чобаҳор келишуви орқали Ҳиндистоннинг Мумбай бандаргоҳига ёки Ҳирот-Қандаҳор-Кветта йўналиши орқали Покистон бандаргоҳларига ҳам чиқиш имкониятига эга. Бу эса, Ўзбекистон замонавий трансфғон лойиҳаларининг геосиёсий хусусиятини намоён этиб, ушбу лойиҳалар фақат Афғонистон билан чекланмасдан ушбу давлат ҳудуди орқали Марказий Осиёни Форс кўрфази ва Жанубий Осиё сингари минтақалар билан узвий боғлашдек стратегик вазифани бажаради.

Лекин, мавжуд юқорида келтирилган омиллар мазкур коридорни янги истиқболда ишга тушишига жиддий таъсир кўрсатиб қолаверади.

Юқоридагиларидан келиб чиқиб, Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон темир йўл транспортини ривожлантириш орқали Ўзбекистоннинг жаҳон бозорига экспорт салоҳияти ва ўз ҳудудидан Жанубий-Шарқий Осиё давлатларига транзит юк ўтказиши ортиб, иқтисодиётга фойда олиб келади.

Бундан ташқари, Ўзбекистоннинг денгизга чиқиш имконияти ортади, бу орқали юк ташиш ҳаражатларини камайтиришга эришилади бу эса экспорт қўллаб-қувватланишига хизмат қилади.

Трансфғон транспорт коридорини ривожлантириш орқали янги 35 млнга яқин аҳолига эга бозор очилади. Шу билан бирга, Шимол-Жанубни боғлаш бу йўл орқали Эроннинг денгиз портларига чиқиш учун муқобил йўл шакллантирилади.

Фойдаланилган манбалар:

1. Трудные дороги Ad>raHHCТаHa»<http://www.oboznik.ru/?p=800>. 9 ноябрь 2008 й.
2. “Марказий Осиё - Хитой” биринчи саммити доирасида “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўли қурилиши лойиҳасининг техник-иқтисодий асосларини биргаликда баҳолаш бўйича имзоланган уч томонлама англашув Меморандуми” 3-моддаси
3. “Халқаро валюта фондининг 2022 йил маслаҳатчи миссияси ходимларининг якуний баёноти” <https://www.imf.org/ru/News/Articles/2022/12/02/kyrgyz-republic-staff-concluding-statement-of-the-2022-article-iv-consultation-mission>
4. N.Karimov and A.Kurbonmuratov “Who Will Actually Benefit From the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railroad?” 18.10.2023
<https://thediplomat.com/2023/10/who-will-actually-benefit-from-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railroad/>
5. N.Karimov and A.Kurbonmuratov “Who Will Actually Benefit From the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railroad?” 18.10.2023
<https://thediplomat.com/2023/10/who-will-actually-benefit-from-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railroad/>
6. “Қамчибек Ташиев Кўлбоев ва Матраимовга алоқадор 225 нафар давлат хизматчиси ҳақида гапирди.”
https://kaktus.media/doc/490795_kamchybek_tashiev_rasskazal_o_225_gosslyjas_hih_sviazannyh_s_kolbaevym_i_matraimovym._video.html