

ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ ҲУДУДИДАН ЎТГАН ХАЛҚАРО ТРАНСПОРТ КОРИДОРЛАРИНИНГ ИСТИҚБОЛЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ СЦЕНАРИЙЛАРИ ҲУСУСИДА

Рустамов Жавоншер Истамжон ўғли

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

Аннотация

Ушбу мақолада Ўзбекистон иқтисодиётида муҳим транспорт коридорларининг истиқболлари, ривожланиши сценарийлар асосида берилган.

Калит сўзлар: оптимистик, пессимистик, реалистик сценарийлар, геосиёсий вазият, инвестиция.

О перспективах и сценариях развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории Республики Узбекистан

Аннотация

В данной статье на основе сценариев представлены перспективы и развитие важных транспортных коридоров в экономике Узбекистана.

Ключевые слова: оптимистический, пессимистический, реалистичный сценарии, геополитическая ситуация, инвестиции.

On prospects and scenarios for the development of international transport corridors passing through the territory of the Republic of Uzbekistan

Abstract

This article, based on scenarios, presents the prospects and development of important transport corridors in the economy of Uzbekistan.

Keywords: optimistic, pessimistic, realistic scenarios, geopolitical situation, investments.

Тадқиқот давомида Ўзбекистон Республикасининг транспорт сиёсатида асосий эътибор биринчи навбатда денгизга чиқиш учун муқобил транспорт коридорларида фаол иштирок этиш, иккинчидан эса мамлакатнинг географик жойлашуви ва дунё тартиботи ўзгараётган жараёнда нафақат Марказий Осиё, балки жаҳон транспорт соҳасида транзит ўтказиш имконияти юқори эканлиги

билан геоиктисодий имкониятини ошириш ва бунинг натижасида иктисодиётга юқори даромад олиб келишга эришиш эканлиги аниқланди.

Тадқиқот ишининг мазкур қисмида транспорт соҳасидаги миллий манфаатлар, уларга таҳдидлар, сиёсатида амалга оширилётган ислохотлар, манфаатларга таҳдиднинг даражасидан келиб чиқиб, транспорт коридорларидан фойдаланиш истиқболлари ва ривожланиш сценарийлар кўриб чиқилади.

Ўзбекистон қулай географик жойлашувга эга, бу эса уни Марказий Осиё ва Евроосиёда транспорт йўлакларини ривожлантиришда асосий иштирокчига айлантиради. Мамлакатда транспорт инфратузилмасини модернизация қилиш ва кенгайтиришга қаратилган қатор стратегик ташаббуслар фаол амалга оширилмоқда, бу эса янада ривожлантириш учун кенг истиқболларни очмоқда.

Таҳлилларга кўра, транспорт сиёсатида амалга оширилаётган ислохотлар натижасида транспорт коридорларидан фойдаланиш, уни ривожлантиришда ижобий ўзгаришлар кузатилмоқда.

Масалан, Ўзбекистон Республикаси ҳудуди бўйлаб ташилган транзит юклар (автомобиль ва темир йўл транспорти) ҳажми **7 800 минг** (2019) тоннадан **11 300 минг** (2023) тоннага ошган.

Шунингдек, логистик хизматлар кўрсатиш бўйича 2012-2023 йилларда 117-ўрндан 88-ўринга кўтарилиши ҳам мазкур соҳадаги ислохотларнинг натижаси сифатида баҳоланади.

Шу билан бирга транспорт йўлакларини ривожлантириш ялпи ички маҳсулотнинг ўсишига, янги иш ўринлари яратилишига ва иқтисодиётнинг турдош тармоқларини ривожлантиришга ёрдам беради. Транспорт алоқаларини кенгайтириш Марказий Осиё давлатлари ўртасидаги ҳамкорликни мустақамлайди ва минтақавий интеграцияни ривожлантиради.

Транспорт коридорларининг ривожланиш истиқболларига қуйидагилар таъсир қилиши мумкин:

1. Геосиёсий вазиятнинг барқарорлиги.

Геосиёсий вазиятнинг барқарорлиги ҳар қандай соҳада, айниқса стратегик аҳамиятга эга бўлган транспорт коридорларининг ривожланишига имконият яратади ёки ривожланмаслигига сабаб бўлади.

Масалан, Ўзбекистон Республикаси Туркменистон Республикасининг юк ташувчилари ҳаракати нисбатан чекловлар жорий қилган. Бунга сабаб ўзбек ҳайдовчиларига туркман визаси 20 кундан 40 кунга қадар бўлган муддат ичида берилиши, бироқ Ўзбекистон томонидан эса туркман ҳайдовчиларига 3 кунда виза берилиши сабаб сифатида кўрилмоқда¹.

¹ Туркменских дальнобойщиков не пускают в Узбекистан <https://turkmen.news/turkmenskih-dalnobojshikov-ne-puskayut-v-uzbekistan/>

2. Инвестицияларни жалб қилиш.

Йирик инфратузилма лойиҳаларини амалга ошириш давлат ва хусусий манбалардан катта миқдорда сармоя киритилишини талаб қилади. Шу ўринда ташиш ва сақлаш хизматларига **14 047,7** (2019), **14 132,7** (2020), **16 013,1** (2021) ва **20 598,6** млрд. сўм (2022) инвестиция жалб қилинган. Ушбу рақамлар мазкур соҳага жалб қилинаётган инвестицияларнинг ҳажми умумий инвестиция ҳажмининг **7,2** фоиздан **7,7** фоизга ошганлигини кўрсатмоқда. Бу эса соҳанинг ривожланишидан долалат беради.

3. Минтақавий ва халқаро ташкилотлар доирасидаги ҳамкорлик.

Шанхай Ҳамкорлик Ташкилотининг ҳам худуд, ҳам ҳамкорлик соҳаларининг кенгайиши Марказий Осиёнинг марказида жойлашган Ўзбекистон орқали ўтадиган транспорт коридорларининг ривожланишига асосий омиллардан бири бўлиб хизмат қилади.

Шунингдек, ШХТга янги аъзоларнинг (Ҳиндистон, Покистон, Эрон) қабул қилиниши, транспорт соҳасида Ўзбекистон худудидан ўтувчи транспорт коридорларининг аҳамиятини оширишга хизмат қилади.

Марказий Осиё минтақаси кўплаб сиёсий, иқтисодий, ҳарбий манфаатлар тўқнашган чорраҳа бўлиб, 2030 йилга бориб дунёнинг энг йирик иқтисодиётига эга бешта давлатнинг учтаси (Хитой, Россия, Ҳиндистон) айнан ушбу минтақа билан яқин қўшни бўлади. Бу келажакда Ўзбекистон худудидан ўтувчи транспорт коридорларида йирик салоҳиятга эга давлатлар фаол иштрок этишдан далолат беради. Шундан келиб чиқиб бугунги кунда халқаро юк ташувларида қуйидаги стратегик транспорт йўналишлари шаклланмоқда:

Биринчи йўналиш. “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” транспорт коридори. Ушбу коридор орқали жами **230,2** минг (2022) ва **687,6** минг (2023) тонна юк ташилган бўлиб, мазкур юкларнинг **227,7** минг (2022) ва **680,3** минг (2023) тоннаси **автомобиль** орқали, **0,3** минг (2022) ва **7,3** минг (2023) тоннаси **темир йўл** орқали 16 та давлатга ташилган. Мазкур рақамлар таҳлили шуни кўрсатмоқдаки, бугунги кунда ушбу йўналишда темир йўл қурилиши орқали юклар ҳажмини оширилишига эриши мумкин.

Юқоридаги фикрлардан келиб чиқиб ушбу йўналишда лойиҳаларни амалга ошириш борасида қуйидаги сценарийларни илгари суриш мумкин:

1-сценарий (оптимистик): “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўли лойиҳаси якунига етказилади. Учала давлат томонидан қурилиш ишларини амалга ошириш учун қўшма компания тузилиши ва қурилиш ишларига дастлабки ҳисоб-китобларга кўра **5** млрд доллар маблағ сарфланиши маълум қилинган.

Шунингдек, Европа ва Россия ўртасидаги геосийсий муносабатлардаги кескинлашув оқибатида Хитой товарларини Европага етказиб беришда мазкур коридорнинг аҳамияти ортиши натижасида қурилиш ишлари 2024 йил якунига қадар бошланиб, 2026 йилга қадар якунига етказилади.

Олдинги бобларда кўриб чиқилганидек, “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” транспорт коридорида темир йўл қурилиши масаласида ШХТнинг Саммарқанд саммитида ҳужжатлар имзоланган. Бундан кўриниб турганидек, ШХТ доирасида учала давлат ҳам мазкур темир йўл лойиҳасидан бирдек манфаатдор.

Қирғизистон Республикасининг “**2018-2040 йилларда миллий ривожланиш стратегияси**”да ушбу лойиҳани амалга ошириш алоҳида қайд қилинган.

Шунингдек, бугунги кунда Хитой, Эрон, Туркменистон, Озарбайжон ва Грузия орқали Европага товар етказиб беришни амалга оширомоқчи. Бу эса ўз навбатида Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон темир йўлини қурилиш жараёнини тезлаштиради

2-сценарий (реалистик): “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўли қуриш лойиҳасини амалга ошириш ва қурилиши якунланишига табиий географик рельеф сабабли 2030 йилга сурилиши эҳтимоли юқори.

Таҳлил натижасида Қирғизистон Республикасининг иқтисодий аҳволи, мавжуд ташқи қарзлари ва уларни тўлаш муддати бошланганлигидан келиб чиқиб, Қирғизистон Республикаси олдида ушбу маблағни ажратиш масаласи турибди.

Маълумотларга кўра, тузилиши режалаштирилган кўшма компанияга Хитой 60%, Қирғизистон 20%, Ўзбекистон 20% маблағ ажратилиши келишилган. Бироқ, Қирғизистон Республикасида мазкур маблағни ажратиш имконияти чекланган.

Мазкур маблағни ажратиш Қирғизистон Республикаси учун мураккаб ҳисобланиб, лойиҳани амалга ошириш учун Хитой билан келишиши ёки янги инвесторлар топиши лозим бўлади.

Мутахассисларнинг фикрича, “Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон” темир йўлининг қурилиши Қирғизистондаги сийсий барқарорликка боғлиқ бўлиб қолади.

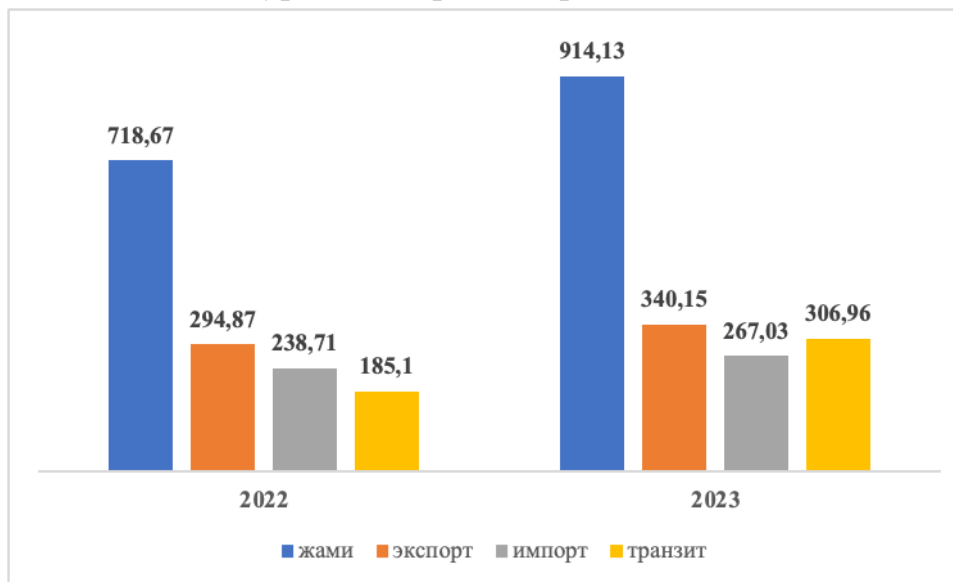
3-сценарий (пессимистик): Тайван ороли сабабли, Хитой-АҚШ муносабатларида кескинлашув оқибатида Европа билан товар айрибошлашни тушиб кетиши билан боғлиқ равишда ушбу лойиҳаларга кизиқиш камайтирилади ва амалга ошмайди.

Иккинчи йўналиш. Трансафғон транспорт коридори. Бу йўналишни истиқболи Афғонистондаги вазиятга ва Покистон-Хитой муносабатларига

боғлиқ. Тадқиқот давомида ўтказилган таҳлил натижаларига кўра, охириги йилларда ушбу йўналиш долзарб аҳамиятга эга бўлиб бормоқда.

Масалан, Трансафғон транспорт коридорида юк ташиш ҳажмини ошириш мақсадида Ўзбекистон Республикаси Афғонистонга транзит юк ўтказишда 50% чегирма берган.

Бундан ташқари, қуйидаги статистик маълумот ҳам ушбу транспорт коридорининг аҳамиятини кўрсатиб беради (1-расм).



1-расм. Трансафғон транспорт коридорида автомобилда юк ташиш ҳажми (минг тонна)

Шунингдек, ушбу йўналишни истиқболи ҳақида фикр юритганда учта сценарийни бериш мумкин:

1-сценарий (оптимистик): Мазкур коридорнинг қурилишидан йирик давлатларнинг (АҚШ, Россия, Хитой, Ҳиндистон) манфаатдорлиги ҳамда минтақа давлатлари (Ўзбекистон, Тожикистон, Туркменистон, Эрон, Покистон)нинг ўзаро ташқи сиёсатда яқинлашуви туфайли лойиҳа 2028 йилга қадар амалга оширилади.

Шунингдек, сўнги маълумотларга кўра Афғонистон томонидан мазкур коридорни қурилишини бошлаш масаласида фаоллашган ва қурилишини молиялаштириш учун Бирлашган Ариб Амирликлари ва Қатар давлатлари билан музокалар олиб бормоқда.

2-сценарий (реалистик): Афғонистон ҳукумати халқаро муносабатларда нуқтаи назаридан тан олинмаганлиги сабабли, лойиҳани ишга тушиши 2030 йилга қадар сурилиши мумкин.

Шунингдек, мазкур йўналиш бўйлаб темир йўл қурилишида ноқулай табиий географик рельефнинг мавжудлиги қурилиш ишларини бир неча йилга чўзилишига сабаб бўлиши мумкин.

3-сценарий (пессимистик): Ҳозирги вақтда Афғонистон худудида 20 дан ортиқ террористик ташкилотлар мавжуд бўлиб, бу ўз навбатида мазкур йўналиш бўйлаб темир йўл қурилишини хавф остида қолдиради.

Шунингдек, Афғонистон-Покистон худудларидаги этник қатламлар ўртасидаги низоларнинг бўлиб туриши сабабли иккала давлат муносабатлари ҳам барқарор эмаслиги сабабли, темир йўл қурилиши лойиҳаси амалга ошмасдан қолади.

Ўтказилган таҳлил натижаларига кўра, Ўзбекистон Республикасининг транспорт сиёсатида транзит юк ўтказиш асосий масала сифатида қолади ҳамда ривожланишда давом этади. Бундан ташқари, Европа ва Жанубий Осиё давлатлари учун ўз жозибадорлигини ортириб боради.

Бунинг натижасижа 2030 йилга қадар “Ўзбекистон — 2030 стратегияси”да белгиланган 16 млн. тонна транзит юк ўтказиш ўрнига **23 млн.** тонна транзит юк ўтказишга эришилади.

Юқорида кўриб чиқилган Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон ва Трансафғон транспорт коридорларини ривожланиш сценарийларидан келиб чиқиб, Хитой-Қирғизистон-Ўзбекистон транспорт коридори учун 2-сценарий ҳамда Трансафғон транспорт коридори учун 1-сценарий танланиши Ўзбекистоннинг транспорт соҳасидаги миллий манфаатларига мувофиқ ҳисобланади.

Хулоса ўрнида, иккала транспорт коридорларини ривожлантириш Ўзбекистон иқтисодиёти учун фойдали ҳисобланади.

Фойдаланилган манбалар:

1. Туркменских дальнобойщиков не пускают в Узбекистан <https://turkmen.news/turkmenskih-dalnobojshikov-ne-puskayut-v-uzbekistan/>
2. Барановский С. (Карта Индо-волжской железной дороги. Проект Ст. Барановского) «Нива», 1874, №34, 536-539.;
3. Federson G., Zucatto G. Infrastructure in Central Asia: Energy and Transport Controversies // UFRGS Model United Nations, 2013, №1.;
4. Ходжаев А. Развитие транспортных коммуникации инфраструктуры Центральной Азии как фактор экономического восстановления Афганистана // Узбекистан и Центральной Азия, 2008, №6.