

## XITOIY VA MARKAZIY OSIYO TRANSPORT KORIDORLARINIG LOGISTIK RIVOJLANISH XUSUSIYATLARI TAHLILI

*Rahmonov Sardor Abdusattor o'g'li*

*Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti*

*2-kurs magistranti*

**Annotatsiya.** Maqolada bugungi kunda markaziy osiyoda transport koridorlarining logistik rivojlanishi, xalqaro iqtisodiy munosabatlarning rivojlanishi, integratsion jarayonlarning tobora chuqurlashishi va xalqaro savdo samaradorligining transport logistikasiga bog'lanib qolishi mamlakatlarning bir loyiha ostida birlashish zaruriyatini keltirib chiqardi. Ushbu zaruriy jarayonni ro'yobga chiqarish va mintaqalararo integratsion aloqalarni rivojlantirish maqsadida Xitoy va Markaziy Osiyo transport koridorlarining rivojlanishi hamda logistik imkoniyatlarning kengayib borishi, mintaqalarning chegaraviy xolati va uzoq yillik mushtarak tarixi ushbu mamlakatlarni yagona logistik tizim ostida birlashtirish imkoniyatini beradi. Maqolada bu borada muallifning fikr va takliflari qayd etilgan.

**Kalit so'zlar:** Transport logistikasi, transport yo'lagi, jahon bozori integratsiyalashuvi, xalqaro iqtisodiy munosabatlar, xalqaro savdo, transport koridorlari, Xitoy, Markaziy Osiyo, Buyuk Ipak Yo'li.

### KIRISH

Xitoy va Markaziy Osiyo transport koridorlarining rivojlanishi hamda logistik imkoniyatlarning kengayib borishi ikki yirik mintaqa uchun ulkan istiqbollarni ochib beradi. Mintaqalarning chegaraviy xolati va uzoq yillik mushtarak tarixi ushbu mamlakatlarni yagona logistik tizim ostida birlashtirish imkoniyatini beradi.

Markaziy Osiyodagi beshta davlatlarning aksariyat qismida keyingi yillarda chuqur o'ylangan, o'zaro manfaatli va amaliy ruhdagi tashqi siyosat yuritish, xorijiy davlatlar, birinchi navbatda, qo'shni mamlakatlar bilan do'stona va o'zaro manfaatli munosabatlarni rivojlantirish borasida sezilarli natijalarga erishilmoqda.

“O'zbekistonning tashqi siyosatida Markaziy Osiyo – bosh ustuvor yo'nalish” tamoyili asosida mintaqada mutlaqo yangi siyosiy muhit yaratilib, o'zaro ishonch va yaqin qo'shnichilik aloqalarini mustahkamlanmoqda. Bu esa, o'z navbatida, suvdan oqilona foydalanish, chegara, transport qatnovini qayta tiklash, milliy va mintaqaviy logistika xizmatlarini kengaytirish kabi ko'plab nozik masalalarning samarali yechimiga asos bo'lmoqda. Xususan, millatlararo tinchlik va totuvlik, puxta o'ylangan va o'zaro manfaatli tashqi siyosat amalga oshirilishini ta'minlash bo'yicha chora-tadbirlar ko'rilganligi natijasida qo'shni davlatlar bilan ishonchli munosabatlar yo'lga

qo'yilib, Markaziy Osiyo hududida savdoiqtisodiy, madaniy-gumanitar aloqalarni rivojlantirish uchun qulay sharoitlar yaratilmoqda.

Xitoy davlatining tashabbusi bilan amalga oshirilayotgan "Bir makon – bir yo'l" loyihasi doirasida mamlakatimizning transport-kommunikasiya infratuzilmalari sohasidagi imkoniyatlarini oshirish lozim. Tranzit davlatlar, xususan, Turkmaniston, Eron, Qozog'iston, Rossiya, Ozarbayjon va Gruziya hududlaridan asosiy eksport yuklarini tranzit shaklida tashishda preferensiyalarga ega bo'lish haqida jiddiy o'ylashimiz kerak. Shu sababli xorijiy va mahalliy investorlarning logistika sohasida aniq loyihalarni amalga oshirish borasidagi harakatlarini rag'batlantirish hukumat oldidagi dolzarb vazifa hisoblanadi.

### **TAHLIL VA NATIJALAR**

Xitoy va Markaziy Osiyo transport koridorlarining rivojlanishi hamda logistik imkoniyatlarning kengayib borishi ikki yirik mintaqaga uchun ulkan istiqbollarni ochib beradi. Mintaqalarning chegaraviy xolati va uzoq yillik mushtarak tarixi ushbu mamlakatlarni yagona logistik tizim ostida birlashtirish imkoniyatini beradi.

Mintaqani rivojlantirishga qaratilgan muhim loyihalarni amalga oshirish maqsadida 2018 yilning noyabr oyida Samarqandda "Markaziy Osiyo: yagona tarix va umumiy kelajak, barqaror rivojlanish va taraqqiyot yo'lidagi hamkorlik" mavzusida xalqaro konferensiya o'tkazildi. Prezident Shavkat Mirziyoyev ushbu tadbirdagi nutqida hozirgi kunda mintaqaviy hamkorlikni barcha muhim sohalar bo'yicha rivojlantirish tendensiyalari haqida so'zladi va Markaziy Osiyo bo'yicha qator tashabbuslarni ilgari surdi. Davlat rahbarining asosiy tashabbuslaridan biri – Markaziy Osiyo bo'yicha BMT rezolyúsiyasini qabul qilish taklifi xalqaro hamjamiyat tomonidan keng qo'llab-quvvatlandi, 2019 yilda BMT Bosh Assambleyasi "Markaziy Osiyo mintaqasida tinchlik, xavfsizlik va barqaror ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotni ta'minlash bo'yicha mintaqaviy va xalqaro hamkorlik" rezolyúsiyasini qabul qildi. Rezolyúsiyada transport infratuzilmasi va tranzit yo'laklarini rivojlantirish, yangi avtomobil va temir yo'llar, aviaqatnovlarni ochish orqali barcha transport turlarining o'zaro hamkorligini kuchaytirishga alohida etibor qaratilgan.

Markaziy Osiyoda mavjud transport yo'laklarini takomillashtirish va yangilarini shakllantirish dolzarbligini e'tirof etgan holda, davlat rahbari Samarqandda bo'lib o'tgan tadbirda Toshkent shahrida transport yo'laklari bo'yicha xalqaro konferensiyani tashkil etish tashabbusi bilan chiqdi.

Asosiy maqsad – mintaqaga tranzit salohiyatini birgalikda rivojlantirish, xalqaro transport yo'laklaridan foydalanish samaradorligini oshirish, xalqaro tashuvlar jarayonidagi turli to'siqlarni bartaraf etishga qaratilgan chora-tadbirlarni ishlab chiqish, me'yoriy-huquqiy baza va tarif siyosatini takomillashtirish hisoblanadi.

Ayrim ma'lumotlarga ko'ra, Markaziy Osiyo mamlakatlari temir yo'llarining uzunligi 22 ming kilometrga teng. Qozog'iston eng yirik va eng ko'p foydalaniladigan

temir yo'llar tizimiga ega, uning hissasiga mintaqadagi temir yo'llarning 66 foizi va barcha yuk tashishlarning 84 foizi to'g'ri keladi. Mintaqadagi temir yo'llarning qariyb 18 foizi O'zbekiston hududidan o'tadi va barcha tashishlarning qariyb 11 foizi mamlakat hissasiga to'g'ri keladi. Turkmaniston taxminan 12 foiz mintaqaviy temir yo'llarga egalik qiladi va barcha tashishlarning 4 foizini ta'minlaydi.

1-jadval.

**Loyiha natijasida Markaziy Osiyo davlatlarida transport xarajatlarining qisqarishi, (%da)**

	Xitoy-3	Qozo-g'iston	Qirg'i-ziston	Pokiston	Tojikiston	Turkmaniston	O'zbekiston
Xitoy -3	0%	13%	46%	40%	0%	0%	8%
Qozog'iston	13%	17%	1%	0%	46%	63%	28%
Qizg'iziston	46%	1%	0%	0%	33%	41%	37%
Pokiston	40%	0%	0%	32%	6%	7%	5%
Tojikiston	0%	46%	33%	6%	0%	4%	7%
Turkmaniston	0%	63%	41%	7%	4%	0%	13%
O'zbekiston	8%	28%	37%	5%	7%	13%	1%
Chongqing	0%	11%	41%	8%	0%	0%	8%
Gvadar	42%	0%	1%	28%	10%	11%	8%
Istanbul	21%	15%	11%	10%	0%	0%	19%

Ushbu jadval Markaziy Osiyo mamlakatlarining loyihada qatnashishi hisobiga o'zaro transport xarajatlarining qisqarishiga erishishini ko'rsatadi. Xitoy va qo'shni mamlakatlar bilan transport tashuvlari osonlashishi hamda tezlashishi hisobiga unga sarflanadigan xarajat qisqarishiga erishish mumkin. O'zbekiston misolida olib ko'radigan bo'lsak, loyiha asosida infrastruktura ob'yektlari yaxshilanishi, yangi yo'llar barpo qilinishi hisobiga barcha ishtirokchilar bilan transport xarajatlarida ijobiy o'zgarish sodir bo'ladi. Jumladan Qirg'iziston bilan tashiladigan transport xarajatlari 37 foizgacha, Qozog'iston bilan esa 28 foizgacha qisqarishiga erishish mumkin. Boshqa ishtirokchi davlatlar bilan ham transport va yuk tashish borasida xarajatlarni minimallashtirish imkoni mavjud. Mazkur hisob kitoblar Jahon Bankining 2019 yilda ushbu loyiha bo'yicha tayyorlagan hisoboti va tahlillari asosida ishlab chiqilgan. Xitoy hukumati yo'llar qurilishi va yangi infrastruktura inshootlarini barpo qilishda katta tashabbus ko'rsatmoqda, moliyaviy mablag'larni o'z zimmasiga olishini ta'kidlab kelmoqda.

Markaziy Osiyoda qo'shimcha yuk tashish oqimlarini jalb etish imkonini beradigan yangi transport va tranzit yo'laklarini shakllantirish, transport va logistika sohasida kadrlar tayyorlash bo'yicha xorijiy tajribani o'rganib, xalqaro logistika



markazlari tarmog'ini yaratish, mintaqa transport-logistika salohiyatini rivojlantirish uchun xorijiy mamlakatlarning portlaridan samarali foydalanish uslublarini shakllantirish, Markaziy Osiyoda Janubiy va Janubi-Sharqiy Osiyo, Yevropa, Yaqin va O'rta Sharq mamlakatlarini birlashtiruvchi muhim tranzit yo'l bo'lib xizmat qiladigan yagona integrasiyalashgan tizimni yaratish masalalari mintaqa uchun dolzarb ahamiyat kasb etadi.

So'nggi yillarda Markaziy Osiyoda o'zaro ishonch va do'stona muhit sharoitida transport loyihalarini ro'yobga chiqarish bo'yicha amaliy choralar ko'rilmogda.

O'zbekistonni xorijiy mamlakatlarning, xususan, Frankfurt, Milan, Bryussel, Vena, Saragosa, Oslo, Bazel, Dubay, Tehron, Shanxay kabi yirik logistika markazlari bilan bog'laydigan "Navoiy" xalqaro intermodal logistika markazi faoliyati jadal rivojlanmogda [6].

O'zbekiston – Qirg'iziston – Xitoy temir yo'li qurilishi ham faollashdi. Mazkur loyiha SHHT makoni uchun dolzarb ahamiyatga ega. Uning amalga oshirilishi loyiha ishtirokchilari hamda Markaziy Osiyoning boshqa barcha davlatlari va Xitoy o'rtasidagi savdo-iqtisodiy munosabatlarni kengaytirish imkonini beradi. Ushbu temir yo'li Xitoydan Qirg'iziston va O'zbekiston orqali Sharqiy Yevropa va Yaqin Sharq mamlakatlariga yuk tashish imkoniyati yaratilishi tufayli Xitoy yuklarini Yevropa mamlakatlariga yetkazadigan eng qisqa yo'llardan biriga aylanadi va butun Markaziy Osiyo transport-logistika infratuzilmasini rivojlantirishga xizmat qiladi.

Qozog'iston – Turkmaniston – Eron yo'lagiga kelsak, 2018-yil may oyida Xitoydan ushbu yo'nalishda konteynerli poyezd yurdi. Ushbu masofani bosib o'tishga 2 haftaga yaqin vaqt ketdi, bu dengiz yo'liga qaraganda o'rtacha ikki barobar tez degani. 2022-yilga kelib temir yo'l orqali yuk tashish hajmi yiliga 15 million tonnani tashkil etdi.

"Sharq – G'arb" loyihasi Xitoy va Yevropa o'rtasida transport aloqasini yo'lga qo'yishga qaratilgan. Boku – Tbilisi – Qars temir yo'li ushbu transport yo'lagining muhim bo'g'inidir. Mazkur loyiha Turkiya va Yevropadan Markaziy Osiyo mamlakatlari, Xitoy va Eronga muntazam yuk tashishni yo'lga qo'yishda muhim rol o'ynaydi [5].

Barcha qiyinchiliklar va keskinliklarga qaramay, Xitoy Shinjon-O'zbekiston yo'nalishida yangi temir yo'l qurishga qaratilgan say-harakatlarini to'xtatmaydi. Kelajakda tog'li Qirg'iziston orqali Xitoyning Qashg'ar shahrini Farg'ona vodiysi bilan ulash kutilmogda. Uzoq muddatda rejalashtirilgan yo'nalish Xitoydan Eron, Turkiya va hatto Yevropaga temir yo'l aloqasini qisqartirishi mumkin. Ammo bunga erishish uchun ko'plab muammolar hal etilishi kerak. Shinjon - Qirg'iziston - O'zbekiston temir yo'li loyihasi uzoq tarixga ega. Bu chorak asr davomida 90-yillarning o'rtalaridan boshlab muhokama qilindi. Xitoy ushbu loyihani boshlashga yaqinlashganday tuyulgan bir necha davrlar bo'lgan. 2003 yilda

Qirg'iziston hukumati texnik-iqtisodiy asoslashni boshlamoqchi edi. Keyinchalik, 2011 yilda, qirg'iz rasmiylari hatto 2018 yilda yakunlanishi kerak bo'lgan qurilish ishlari boshlanishini e'lon qilishdi.

Shunga qaramay, xitoylik korxonalar egalari Shinjon - Qirg'iziston - O'zbekiston temir yo'lini Markaziy Osiyodagi hamkasblari bilan muhokama qilishni davom ettirmoqdalar. Bu yil ushbu masala Xitoy-O'zbekiston ikki tomonlama munosabatlarining kun tartibida turibdi. Ushbu loyiha Xitoy delegatsiyasining O'zbekistonga tashrifi chog'ida muhokama qilindi. Xitoy rasmiylari yana bir bor rejalashtirilgan temir yo'l butun Markaziy Osiyo uchun muhimligini ta'kidladilar va loyihani amalga oshirishga tayyor ekanliklarini yana bir bor tasdiqladilar.

Shuni ta'kidlash kerakki, Pokiston transport koridori - bu Xitoyning «Bir makon – bir yo'l» tashabbusining eng muhim loyihasi hisoblanadi. Ushbu loyiha Xitoyni Markaziy Osiyo va Janubiy Osiyodagi qo'shnilari bilan bog'laydigan, shu bilan birga Yaqin Sharq va Afrikaga boradigan muhim ko'priklar bo'ladi. Xitoyni Arabiston dengizi va Fors ko'rfazi bilan Pokiston orqali bog'lab, savdo potensialini kengaytiradi va Xitoyning nafaqat mintaqada, balki Afrikagacha Pokistonning Gvadar porti orqali energiya va xavfsizlik mavjudligini oshiradi. Mazkur yo'lni transport va energetika: avtomobil yo'llari, ko'priklar, gaz quvurlari, portlar, temir yo'llar, Pokistonga energiya zavodlari va Xitoyni nazorat qilish va boshqarishda chuqur mintaqaviy xavfsizlik mexanizmi bilan ta'minlash asosida Xitoy, Markaziy Osiyo va Pokiston iqtisodiyotini rivojlantiradigan paket sifatida ko'rib chiqilishi mumkin [10].

2018 yil fevral oyida rasmiy ravishda ishga tushirilgandan beri, Xitoyning Shinjon-Uyg'ur avtonom viloyati orqali shimoli-g'arbiy yo'nalishi yuklarni etkazib berish vaqti va xarajatlarini kamaytirgan holda tovarlar almashinuvini sezilarli darajada osonlashtirdi.

Ilgari Xitoy va O'zbekiston o'rtasidagi yuklarni Qirg'iziston orqali o'tkazish uchun sakkiz kundan 10 kungacha vaqt ketar edi, endi esa yangi transport yo'nalishi atigi ikki kuni tashkil etadi. Yangi koridorda o'zbek iplari, paxta tolasi, qishloq xo'jaligi mahsulotlari va meva sharbatlari Xitoyga, ishlab chiqarish va qayta ishlash uskunalari, butlovchi buyumlar va ma'ishiy texnikalar qarama-qarshi yo'nalishda olib boriladi. So'nggi yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish tufayli Xitoy va O'zbekiston o'rtasidagi o'zaro savdo hajmi tez sur'atlar bilan o'smoqda. 2018 yilda ikki tomonlama savdo hajmi oldingi yilga nisbatan 48,4 foizga o'sib, 6,26 milliard AQSH dollarini tashkil qildi. Endi Xitoy O'zbekistonning eng yirik savdo sherigi, eng yirik eksport hamkori va eng yirik import manbai hisoblanadi.

Bundan tashqari, O'zbekiston hukumati tashqi iqtisodiy siyosatida eksportga ustuvor ahamiyat berayotgani sababli, tobora ko'proq O'zbekiston kompaniyalari Xitoyning ulkan iste'mol bozorida o'z ulushini olishga intilmoqda.

O‘zbekistonning iqtisodiy rivojlanishi uchun yaxshi imkoniyat yaratgan holda, transport koridori boshqa davlatlarni o‘z mahsulotlarini yetkazib berishda undan foydalanishga jalb qilmoqda. Ekspertlarning ta’kidlashicha, Xitoy tomonidan ilgari surilgan «Bir makon – bir yo‘l» tashabbusi O‘rta Osiyoda amalga oshirilishining timsoli sifatida, yo‘lak transportni osonlashtirish va yangi Osiyo-Yevropa qit‘a ko‘prigini yaratishda yetakchi rol o‘ynaydi.

2019 yil 19-sentyabr kuni Xitoyning transport sohasidagi kuchini oshirish rejasini e‘lon qilindi. Hujjat Xitoy Kommunistik partiyasi Markaziy qo‘mitasi va Davlat kengashi tomonidan ma’qullandi hamda Xitoy transport sektorining kelajakdagi istiqbollari va yo‘l xaritasini aniq bir tamoyillar asosida tasvirlaydi.

O‘zining uzoq muddatga mo‘ljallangan rejasida Xitoy o‘z transport sektorini yanada integrasiyalash va barqaror rivojlantirish uchun ulkan choralarni belgilagan hamda amalga oshirmoqda. Uning asosiy transport infratuzilmasini yanada kengaytirish bilan birga, ulkan maqsadlar, integrasiya, ekologik, innovasion va texnologiya transport sektorini rivojlantirishdan iborat hisoblanadi.

## 2-jadval.

### Maqolada o‘rganilayotgan 48 ta «Bir makon – bir yo‘l» qatnashchilarining iqtisodiyoti ro‘yxati

Mintaqa	Iqtisodiyotlar
Sharqiy Osiyo	Xitoy Xalq Respublikasi, Mog‘uliston
Janubi-Sharqiy Osiyo	Bruney Sultonligi, Kambodja, Indoneziya, Lao Xalq Demokratik Respublikasi,
Janubiy Osiyo	Malayziya, Myanmar, Filippin, Singapur, Tailand, Sharqiy Timor, Vetnam
Markaziy Osiyo	Afg‘oniston, Bangladesh, Butan, Hindiston, Maldiv orollari, Nepal, Pokiston, Shri Lanka
Yaqin Sharq va Shimoliy Afrika	Qozog‘iston, Qirg‘iziston, Tojikiston, Turkmaniston, O‘zbekiston
XI-asr	Bahrayn, Misr, Eron, Iroq, Isroil, Iordaniya, Quvayt, Livan, Ummon, Qatar, Saudiya Arabistoni, Falastin Milliy Ma’muriyati, Suriya, Birlashgan Arab Amirligi, Yaman

Manba: China International Trade Institute

2035 yilga kelib Markaziy Osiyoda "Yirik transport mintaqasi" barpo etilishi rejalashtirilgan. Bu vaqtga kelib transport tizimi talabni to‘liq qondirishi va



mamlakatlarni modernizasiyalashga xizmat qilishi kerak. Ikkinchi bosqich - 2036 dan 2050 yilgacha bo'lib, xalqaro raqobatbardosh transport tizimini yaratish tamoyillarini o'z ichiga oladi va 2050 yilga kelib, xalqaro miqyosda innovasion transport tizimi barpo etiladi. Xitoyning transport tizimi nafaqat miqyosi bo'yicha, balki texnik jihozlar sifati, texnologik innovasion qobiliyat va tegishli kasbiy ishchi kuchi, intellektual va aqlli transport imkoniyatlari, atrof-muhit sharoiti, transport harakati xavfsizligi hamda boshqaruv layoqati bo'yicha ham jahon miqyosida eng yuqori talablarga javob berishi kerak. Xitoyning transport sektori uchun umumiy qo'llanma sifatida siyosat uzoq muddatli yuqori darajadagi strategik va kelishilgan rivojlanish uchun xizmat qiladi. Shuningdek, u mamlakatning o'rta muddatli transport strategiyalari, kelgusi besh yillik rejalari hamda kelajakda milliy va submilliy darajada amalga oshirishning aniq tamoyillari uchun poydevor bo'lib xizmat qiladi.

«Bir makon – bir yo'l» bo'ylab transport infratuzilmasi qurilishi, xalqaro transport bozoridagi hamkorlik va jahon miqyosidagi transport korxonalarini barpo etishda faol ishtirok etish uchun mahalliy transport korxonalarini rag'batlantirish davr talabi hisoblanadi.

### **XULOSA**

Xulosa qilib aytadigan bo'lsam, Xitoy va Markaziy Osiyo transport koridorlarining rivojlanishi hamda logistik imkoniyatlarning kengayib borishi ikki yirik mintaqa uchun ulkan istiqbollarni ochib beradi. Mintaqalarning chegaraviy xolati va uzoq yillik mushtarak tarixi ushbu mamlakatlarni yagona logistik tizim ostida birlashtirish imkoniyatini beradi.

Mamlakat hududidan tashilgan xalqaro yuklarning kamayishiga ta'sir ko'rsatuvchi asosiy omillar sifatida transport tashuvlari uchun belgilangan tarif stavkalarining yuqoriligi, mamlakatga kirib kelgan xalqaro, xususan, tranzit yuklarga nisbatan qo'llanilayotgan bojxona nazorati shakllarining murakkabligi hamda respublikani aylanib o'tuvchi muqobil transport koridorlarining ishga tushirilishini ko'rsatish mumkin.

### **REFERENCES**

1. Vaxabov A.V., Xajibakiyev Sh.X., Tashmatov Sh.A., Butaboyev M.T.. Darslik. T.: Universitet, 2020, 156-bet
2. Islamov B.,Islamov.,Primova S. Uzbekistan for Efficient Use of the Old and New International Corridors beetwen Europe and Asia to Expand its foreign Economic Relations with East and West, North and South. Journal of German Hanns Seidel Foundation-Magazine AMEZ, Bavaria, FRG,2021
3. Brown L.R. Eco-Economy. Building an Economy for the Earth. Earth Policy Institute.
4. W.W. Norton&Company. New York, London, 2019.
5. <https://www.moodys.com/researchandrating?lang=en&cy=aus>
6. <https://www.worldbank.org>