

O‘ZBEKISTON HAMDA O‘RTA OSIYONING XALQARO TRANSPORT KORIDORLARI

Odinayev Nuriddin Ramozon o‘g‘li

Toshkent davlat iqtisodiyot universiteti magistranti

ANNOTATSIYA

O‘zbekiston Respublikasi uchun Markaziy Osiyo mintaqasida muhim transport-kommunikatsiya kompleksini rivojlantirish va xalqaro tranzit tizimiga samarali integratsiyalashuvini ta’minlanishi muhim ahamiyat kasb etadi. O‘zbekiston Respublikasi tashqi iqtisodiy aloqalarining faol rivojlanib borishi ko‘p hollarda tashqi savdo yuk tashish tizimini rivojlantirish borasida butun Markaziy Osiyo to‘qnashadigan mavjud muammolar hal etilishiga bog‘liq.

***Kalit so‘zlar:** Avtomobil transporti, Temiryo‘l transporti, dengiz transporti, havo transporti.*

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS OF UZBEKISTAN AND CENTRAL ASIA

ANNOTATION

It is important for the Republic of Uzbekistan to develop an important transport and communication complex in the Central Asian region and ensure its effective integration into the international transit system. The active development of the foreign economic relations of the Republic of Uzbekistan in many cases depends on the solution of the existing problems faced by the entire Central Asia regarding the development of the foreign trade cargo transportation system.

***Keywords:** Road transport, Railway transport, sea transport, air transport.*

KIRISH

Mustaqil bo‘lishdan avval O‘zbekiston o‘z tashqi iqtisodiy aloqalarini quyidagi uchta dengiz porti - Ilichevskdagi (Qora Dengizga chiqish), Sankt-Peterburgdagi (Boltiq dengiziga chiqish) va Vladivostokdagi (Uzoq Sharq portlariga chiqish) portlar orqali amalga oshirishi mumkin edi, respublikadan ushbu portlarga bo‘lgan masofa 3000, 4300 va 8000 km.ni tashkil etib, yuk tashish qiymati oshib ketar edi. Biroq, mamlakatning mustaqil rivojlanib borishi yillari davomida, davlat rahbariyatining maqsadga yo‘naltirilgan siyosati sharofati bilan ushbu yo‘nalishdagi holat tubdan o‘zgardi.

O‘zbekistonda ham mamlakatning tranzit salohiyatini oshirish maqsadida magistral temir yo‘l kommunikatsiyalarini shakllantirishga katta e‘tibor qaratilmoqda. 2001 yilda masofasi 341 km.ni tashkil etgan “Navoiy – Uchquduq – Sulton Uvaystog‘” temir yo‘l liniyasi qurilishining yakunlanishi hamda 2007 yilda masofasi 220 km.ni tashkil etgan “Toshguzar - Boysun - Qumqo‘rg‘on” temir yo‘l liniyasi qurilishining yakunlanishi buning tasdig‘idir.



Tashqi savdo yuklarini tashish uchun muqobil transport yo‘laklarini izlash va ulardan samarali foydalanish bo‘yicha O‘zbekiston Respublikasi Hukumatining faol

chora-tadbirlari hamda mutasaddi vazirlik va idoralarning muvofiqlashtirilgan ishi natijasida xalqaro transport yo‘laklari tarmog‘i tashkil etildi va takomillashtirib borilmoqda.

BMT ekspertlarining hisob-kitoblariga ko‘ra, Markaziy Osiyo mamlakatlarining kooperatsiya aloqalarini samarali yo‘lga qo‘yish natijasida mintaqa yalpi ichki mahsuloti o‘n yilda kamida ikki barobar ko‘payishi mumkin.

Shuni hisobga olib, biz Ashxobod bitimi doirasida Rossiya – Qozog‘iston – O‘zbekiston – Turkmaniston – Eron – O‘mon – Hindiston submintaqaviy transport yo‘lagini shakllantirishni boshladik.

Biz O‘zbekiston – Qirg‘iziston – Xitoy temir yo‘li qurilishi tez fursatda boshlanishiga katta umid bildiramiz. Istiqbolda bu yo‘l “Sharq-G‘arb” loyihasi doirasida Xitoydan boshlanadigan, Qirg‘iziston va O‘zbekiston orqali o‘tadigan, keyinchalik yangi barpo etilgan Boku – Tbilisi – Kars temir yo‘l magistrali orqali Janubiy va Sharqiy Yevropa, Yaqin Sharq mamlakatlari va O‘rta yer dengizi portlariga olib chiqadigan yangi transport yo‘lagining muhim bo‘g‘ini bo‘lib qoladi.

TAHLIL VA NATIJALAR

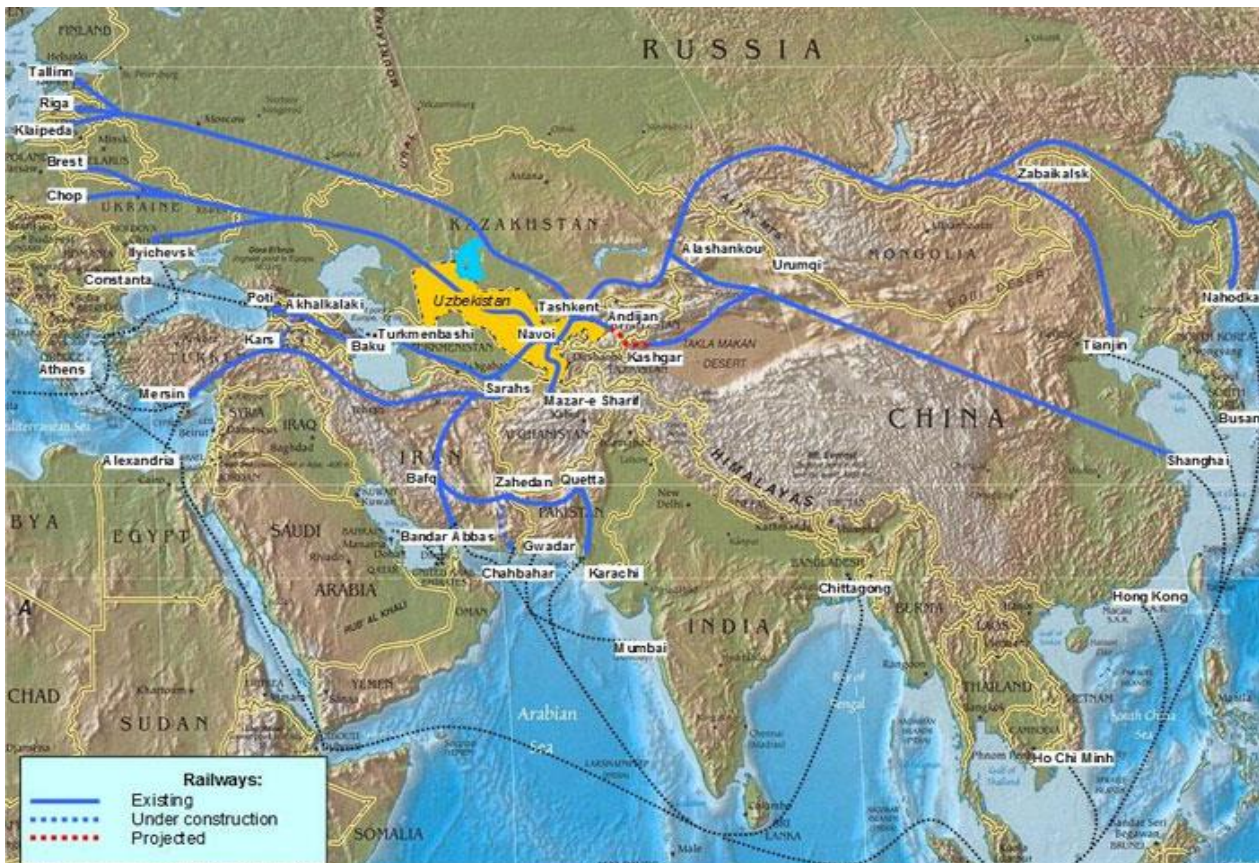
Mintaqaviy yo‘laklarni rivojlantirish haqida so‘z borganda, ushbu jarayonga Afg‘onistonni jalb etish muhim ekanini qayd etmasdan o‘tolmaymiz. Qurib bitkazilgan Hayraton – Mozori Sharif temir yo‘li va loyihalashtirilayotgan Mozori Sharif – Hirot magistrali “Shimol-Janub” loyihasi doirasida Eron, Pokiston va Hindiston temir yo‘llariga hamda Choxbahor va Gvadar portlariga olib chiqadigan yangitransportyo‘lagini shakllantirish imkonini beradi.

1996-yilning 12-mayida O‘zbekistonning faol ishtirokida masofasi 320 km.ni tashkil etgan Tejon – Seraxs – Mashhad temir yo‘l magistralining (Seraxs bekatida g‘ildirak juftligi 1520 mm.dan 1435mm. temir yo‘lga o‘zgartirilgan holda) amalga kiritilishi xalqaro transport yo‘laklarini rivojlantirishda sezilarli yutuq bo‘lib, u Markaziy Osiyo mamlakatlari Eron va Turkiya hududlari orqali dunyo bozoriga chiqishi uchun yangi Transosiyo yo‘lagini ochib berdi. Shu yili Seraxsda O‘zbekiston, Ozarbayjon, Gruziya va Turkmaniston rahbariyati “Temir yo‘l

transporti faoliyatini muvofiqlashtirish to‘g‘risida shartnoma” va “Ishtirokchi mamlakatlar o‘rtasida tranzit yuklarni tashishni tartibga solish sohasida hamkorlik to‘g‘risida Bitim” imzoladi.

2005-yilning may oyida Eron hududida Mashhad - Bandar Abbas yo‘nalishida (Tehronni aylanib o‘tgan holda) Bafk - Mashhad temir yo‘lining qurilishi tugatilganligi munosabati bilan Bandar Abbas portigacha bo‘lgan masofa kamida 800 km.ga qisqardi.

1998-yilning sentyabr oyida Baku shahrida Ozarbayjon, Gruziya va O‘zbekiston tashabbusiga ko‘ra, shuningdek Yevropa Ittifoqi yordamida “TRASEKA - Tarixiy Ipak Yo‘lining qayta tiklanishi” Xalqaro Anjumani o‘tkazildi. Anjuman yakunida 12ta davlat rahbarlari, shu jumladan O‘zbekiston rahbariyati “Yevropa-Kavkaz-Osiyo yo‘lagini rivojlantirish bo‘yicha xalqaro transport to‘g‘risida asosiy ko‘ptomonlama bitim” hamda xalqaro temir yo‘l transporti, xalqaro avtomobil transporti, xalqaro savdo kemachiligi, bojxona tartibotlari va hujjatlarni qayta ishlash bo‘yicha mazkur Bitimning Texnik Ilovalarini imzoladilar.



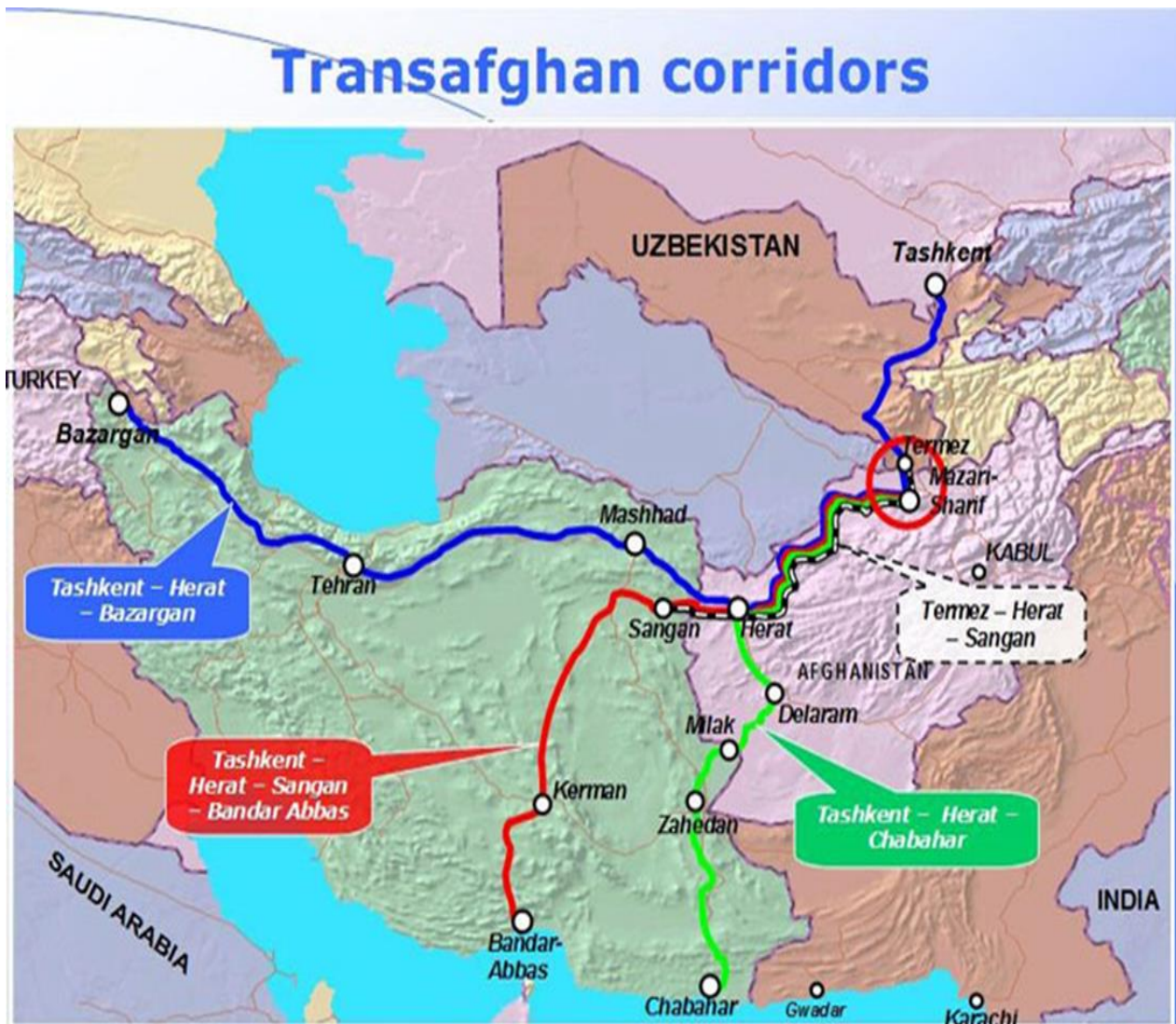
O‘zbekistonda temir yo‘l transporti sohasida mavjud koridorlar. Hozirgi vaqtda O‘zbekistonning eksport yuklarini xalqaro bozorlarga etkazib berish 9 ta yirik temir yo‘l koridorlari orqali amalga oshiriladi.

1. Afg‘oniston (Mozori-Sharif), G‘alaba (Surxondaryo viloyati) hukumatlararo ulash nuqtasi orqali. Umumiy masofa 933 km, shundan 858 km - Toshkent - Galaba - O‘zbekiston hududida, 75 km - Afg‘oniston hududida - Xayraton - Mozori Sharif. O‘rtacha transport vaqti - 4 kun.

2003-yilning 18-iyunida Tehron shahrida (Eron) O‘zbekiston Respublikasi, Afg‘oniston Islom Respublikasi va Eron Islom Respublikasi davlat rahbarlari tomonidan “Xalqaro transafg‘on transport yo‘lagini barpo etish to‘g‘risida bitim” imzolanib, mazkur Bitim respublikaning tashqi savdo yuklarini Eron portlariga tashish masofasini 1500 km.ga qisqartirish imkonini yaratadi.

2010-yilning noyabr oyida qurilgan va foydalanishga topshirilgan, masofasi 75 km.ni tashkil etgan Afg‘onistondagi birinchi “Xayraton — Mozori-Sharif” temir yo‘l liniyasi butun Markaziy Osiyo mintaqasi uchun alohida ahamiyatga ega bo‘ldi. Mazkur loyiha “O‘zbekiston temir yo‘llari” Davlat aksiyadorlik temir yo‘l kompaniyasi tomonidan OTB yordamida amalga oshirildi.

2011-yilning mart oyida “O‘zbekiston Respublikasi Hukumati bilan Pokiston Islom Respublikasi Hukumati o‘rtasida transport va tovarlar tranziti sohasida hamkorlik to‘g‘risida bitim”ning kuchga kirishi hamda Afg‘onistondagi holatning barqarorlashishi munosabati bilan O‘zbekistondan yuklarni tranzit olib o‘tish uchun Afg‘oniston hududidan foydalanish yuzasidan yangi istiqbollar ochilmoqda, bu esa tashqi savdo yuklarini Eron va Pokiston portlariga tashish yo‘nalishlari diversifikatsiyasiga ijobiy ta’sir etmoqda.



2. Bandar Abbas (Eron) tranziti Turkmaniston orqali va Fors ko'rfazi (Jebel Ali (BAA), Sohar (Ummon), janub (Karachi, Pokiston), Mumbai (Hindiston), Chittagong (Bangladesh) Sharqiy Osiyo (Tailand, Malayziya, Indoneziya, Vetnam).

Yo'nalish Turkmaniston va Eron Islom Respublikasida joylashgan. Yo'nalish masofasi - 2827 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti - 13 kun (Bandar Abbas).

Bandar Abbas porti orqali transport yo'lagi iqtisodiy jihatdan eng samarali va arzon.

3. Xitoy Xalq Respublikasi yo'nalishi. Lianyungang (XXR) hukumatlararo Do'stlik punkti orqali (Qozog'iston Respublikasi) Yo'nalish Qozog'iston Respublikasi va Xitoy Xalq Respublikasi hududlaridan o'tadi. Masofa - 5908 km, etkazib berishning o'rtacha vaqti 14 kun.

4. Uzoq Sharq rus porti Nakhodka yo‘nalishi Yo‘nalish Qozog‘iston Respublikasi va Rossiya Federatsiyasi hududlarini kesib o‘tadi. Masofa 8683 km, etkazib berishning o‘rtacha muddati 22 kun.

5. Janubi-Sharqiy Osiyo mamlakatlari va Xitoyning Sharqiy portlari, Qozog‘iston orqali - Oltinkol / Xorgos orqali Xitoy chegarasi orqali.

Yo‘nalish Qozog‘iston Respublikasi va Xitoy Xalq Respublikasi hududidan o‘tadi. Uzunligi - Xorgosgacha 1292, etkazib berish muddati - 13 kun. Lianyunganggacha bo‘lgan masofa 4900 km. Yo‘nalish multimodal transport (konteynerlar) uchun ishlatiladi.

6. TRASEKA (Turkmaniston, Qozog‘iston va Ozarbayjon orqali tranzit) Qora dengiz Poti va Batumi portlariga Transkavkaziya yo‘lagi.

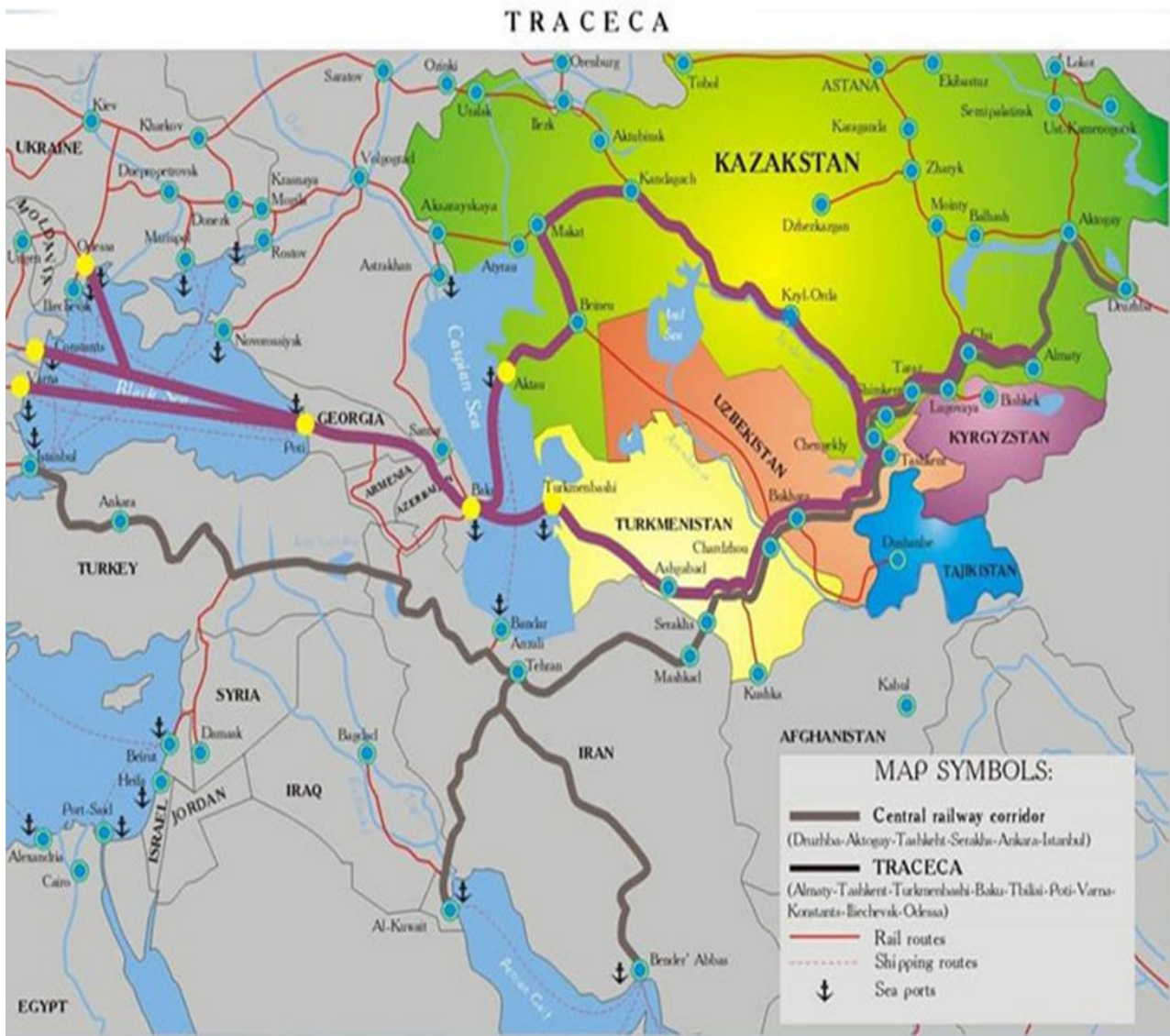
Yo‘nalish Turkmaniston, Kaspiy dengizi, Ozarbayjon Respublikasi va Gruziya hududlarini kesib o‘tadi. Masofa - 2667 km (Poti), o‘rtacha etkazib berish muddati 14 kun.

“Yevropa-Kavkaz-Osiyo” transport yo‘lagi (TRASEKA) yerusti va dengiz yo‘nalishlari tarmog‘ini ifoda etib, ular Qora dengiz orqali Yevropadan Kavkaz va Kaspiy dengizi orqali Markaziy Osiyo respublikalariga o‘tadi.

Bir tomondan Yevropa va Osiyo o‘rtasida savdo munosabatlarining rivojlanishi hamda asosiy tovar ishlab chiqaruvchilari Osiyoda, iste‘molchilar esa Yevropada joylashishi, ikkinchi tomondan yuk egalari bo‘lgan yirik mamlakatlar yuk oqimining yuzaga kelishi talqinida TRASEKA yo‘nalishini ko‘rib chiqqan holda shunday xulosaga kelish mumkinki, tovarlarni Yevropaga TRASEKA transport yo‘lagi orqali yetkazib berish g‘oyat jozibador ko‘rinadi.

MUHOKAMALAR

Yokogamadan eng yirik G‘arbiy Yevropa portlarigacha (Rotterdam, Gamburg, Antwerpen va boshqalar) bo‘lgan asosiy transokean yo‘nalishi masofasi TRASEKA yo‘nalishiga nisbatan kamida 2 baravar uzoq.



7. Evropa Ittifoqi mamlakatlariga (Qozog‘iston va Rossiyaga tranzit orqali) Chop (Ukraina) va Brest (Belorussiya) chegara punktlari orqali. Brest (Belarusiya) davlatlararo tutashma punkti. Yo‘nalish Qozog‘iston, Rossiya Federatsiyasi va Belorussiya hududidan o‘tadi. Masofa - 4385 km, etkazib berishning o‘rtacha vaqti - 14 kun. Chop davlatlararo birlashma punkti (Ukraina). Yo‘nalish Qozog‘iston, Rossiya Federatsiyasi va Ukraina hududlaridan o‘tadi. Masofa - 4779 km, etkazib berishning o‘rtacha vaqti - 18 kun.

8. Boltiq portlari orqali Qozog‘iston va Rossiya orqali Klaypeda (Litva), Riga, Liepaya va Ventspils (Latviya), Tallin (Estoniya) ga transit Sankt-Peterburg porti (Rossiya Federatsiyasi). Yo‘nalish Qozog‘iston, Rossiya Federatsiyasi hududlari orqali o‘tadi. Masofa - 4263 km, etkazib berishning o‘rtacha vaqti - 14 kun.

Tallinn porti (Estoniya). Yo‘nalish Qozog‘iston, Rossiya Federatsiyasi hududlari orqali o‘tadi. Masofa - 4505 km, etkazib berishning o‘rtacha vaqti - 15 kun.

Riga porti (Latviya). Yo‘nalish Qozog‘iston, Rossiya Federatsiyasi hududlari orqali o‘tadi. Masofa - 4348 km, etkazib berishning o‘rtacha vaqti - 14 kun.

Klaypeda porti (Litva) Yo‘nalish Qozog‘iston, Rossiya Federatsiyasi va Latviya hududlari orqali o‘tadi. Masofa - 4603 km, etkazib berishning o‘rtacha vaqti - 16 kun.

9. Qozog‘iston va Rossiya orqali Il‘ichevsk (Ukraina) va Novorossiysk (Rossiya) portlariga o‘tish Il‘ichevsk porti (Ukraina). Yo‘nalish Qozog‘iston, Rossiya Federatsiyasi va Latviya hududlari orqali o‘tadi. Masofa - 4239 km, etkazib berishning o‘rtacha vaqti - 15 kun.

Xulosa

Mintaqamiz mamlakatlarini xalqaro, jumladan, dengiz orqali yuk tashish tizimiga integratsiya qilish xususida so‘z yuritar ekanmiz, ayni vaqtda ushbu ijobiy jarayonga qator omillar to‘siq bo‘layotganini qayd etish lozim.

Bu, avvalo, Markaziy Osiyoda transport qatnovini rivojlantirish, to‘siqlarni bartaraf etish, mintaqa davlatlarining viza, tranzit va bojxona tartib-taomillarini soddalashtirish, tarif siyosatini uyg‘unlashtirish, transport infratuzilmasini takomillashtirish, istiqbolli transport yo‘laklarini shakllantirish bo‘yicha yagona qarash va yondashuvlar mavjud emasligi bilan bog‘liq.

Shu munosabat bilan quyidagilarni taklif etamiz:

Birinchidan, Jahon banki, Osiyo va Islom taraqqiyot banklari, boshqa xalqaro institutlar ekspertlari yordamida Markaziy Osiyoning mintaqaviy transport yo‘laklarini rivojlantirish strategiyasini ishlab chiqish va shu asosda Markaziy Osiyo transport tizimini barqaror rivojlantirish bo‘yicha mintaqaviy dastur qabul qilish zarur, deb o‘ylaymiz.

Ikkinchidan, mintaqa mamlakatlari Shanxay hamkorlik tashkiloti faoliyatida muhim rol o‘ynashini hisobga olib, ushbu tashkilot doirasida transportda yuk tashish jarayonlarini integratsiyalashtirgan holda boshqarish tizimini yaratish lozim.

Uchinchidan, transport-logistika sohasida mavjud muammolarni hal etishda muvofiqshartiruvchi tuzilma bo'ladigan Markaziy Osiyo mamlakatlari transport kommunikatsiyalari bo'yicha mintaqaviy kengashni shakllantirish maqsadga muvofiq.

To'rtinchidan, mintaqaning turizm jozibadorligini oshirish maqsadida transport kommunikatsiyalari va infratuzilmasini birgalikda rivojlantirish zarur. Jahon turizm tashkiloti bilan birgalikda Markaziy Osiyoda turizm xablarini rivojlantirish konsepsiyasini ishlab chiqish ayni shu maqsadga xizmat qilgan bo'lar edi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. Xolbekov M. Afg'onistonda transport loyihalarini amalga oshirish Afg'onistonni mintaqaviy hamkorlik platformasi, o'sish nuqtasi va mintaqalararo savdo aloqalarining ajralmas qismiga aylantirishi mumkin (2020-yil 29-dekabr).
2. Juraev F. Markaziy Osiyo xalqaro transport yo'nlaklari tizimida: O'zbekiston ko'rinishi. (2018 yil 6 sentyabr).
3. Mozori Sharif-Hirot temir yo'li loyihasini amalga oshirish. (2019 yil 3 aprel) <https://ara.gov.af/en/implementation-mazar-e-sharifheratrailway-project>
4. Buronov S.M. "Mozori Sharif - Girot" va "Mozori Sharif - Kobul - Peshovar" temir yo'l loyihasi SWOT tahlili. // O'zMU "Xabarlar", 2020 yil, 6.1-son. 75-b.
5. Umurzoqov O'. "Global iqtisodiy, transport va tranzit yo'llari integratsiyalari O'zbekistonga nima beradi?" (2021 yil 12 fevral) <https://xs.uz/uzkr/post/globaliqtisodij-transport-va-transit-jolaklari-integratsiyasi-ozbekistonga-nima-beradi>
6. "Mozori-Sharif - Kobul - Peshavar" temir yo'lining ta'minoti 573 km bo'ldi. (2021 yil 3 fevral) <https://www.gazeta.uz/oz/2021/02/03/mazari-sharif-peshavar/>
7. Zohidov A.A. Markaziy Osiyo transport tizimi samarali boshkarish mexanizmini ta'minlash. Ikt. muxlis. dok. (fan doktori) diss. T.; O'zbekiston, 2018. 150-b.