

Abdulaziz OMONTURDIYEV,
O'zbekiston Milliy universiteti
Iqtisodiy va ijtimoiy geografiya kafedrasida
doktoranti
 E-mail: abdulaziz.turdiyev@mail.ru
 Tel: 99-544 43 25

TerDU dotsenti, g.f.n. Abdunazarov H.M. taqrizi asosida

O'ZBEKISTONNING GEOIQTISODIY VA GEOSIYOSIY SALOHİYATINI YUKSALTIRISHDA JANUBIY TRANSPORT YO'LAGINI AHAMIYATI

Annotatsiya

Maqolada O'zbekistonning xalqaro geoiqtisodiy va geosiyosiy salohiyatini oshirish, shuningdek, xalqaro transport imidjini mustahkamlashda janubiy transport yo'lagining shakllanishi va rivojlanishining o'rni va istiqbollarini aniqlashga alohida e'tibor qaratilgan.

Kalit so'zlar. geoiqtisodiyot, geopolitika, transport yo'lagi, Transafg'on transport yo'lagi, geoiqtisodiy vaziyat, yeksport, import, ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish, Markaziy Osiyo, mintaq, transport va iqtisodiy salohiyat.

ЗНАЧЕНИЕ ЮЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА УЗБЕКИСТАНА

Аннотация

В статье основное внимание уделено выявлению роли формирующегося южного транспортного коридора в повышении международного геоэкономического и геополитического потенциала Узбекистана, а также в укреплении его международного транспортного имиджа.

Ключевые слова: геоэкономика, геополитика, транспортный коридор, Трансафганский транспортный коридор, геоэкономическое положение, экспорт, импорт, социально-экономическое развитие, Центральная Азия, регион, транспортно-экономический потенциал.

IMPORTANCE OF THE SOUTHERN TRANSPORT CORRIDOR AND IMPROVEMENT OF GEO-ECONOMIC AND GEOPOLITICAL POTENTIAL OF UZBEKISTAN

Annotation

The article focuses on identifying the role of the emerging southern transport corridor in increasing the international geo-economic and geopolitical potential of Uzbekistan, as well as in strengthening its international transport image.

Key words: geo-economics, geopolitics, transport corridor, Trans-Afghan transport corridor, geo-economic situation, export, import, socio-economic development, Central Asia, region, transport and economic potential.

Kirish. O'zbekiston Respublikasining hozirgi geoiqtisodiy o'rning salbiy jihati, uning bevosita dengizga chiqqa olmasligi va buning oqibatida jahon dengiz savdo yo'llariga bog'lanish imkoniyatiga ega emasligi bilan belgilanadi. Bu borada eng qulay dengiz portlariga (Gvadar, Karachi) chiqish imkoniyatini yaratishda respublikamizning janubiy mintaqasi – Surxondaryo viloyatining ahamiyati va roli beqiyos. Zero, buni hozirda mamlakatimiz eksportining yaqin 60%i amalga oshirilayotgan Toshkent – Bandar-Abbos janubi-g'arbiy transport yo'lagi misolida ham anglash mumkin. Yuqoridagilardan kelib chiqib, mazkur tadqiqot ishining bosh maqsadi – O'zbekiston geoiqtisodiy va geosiyosiy salohiyatini yuksaltirishda janubiy transport koridorini rivojlantirishning roli va ahamiyatini ochib berishdan iboratdir. Buning uchun ishda quyidagi vazifalarni bajarish ko'zda tutilgan:

- transport yo'laklari va ularning ijtimoiy-iqtisodiy roli va ahamiyatini asoslash;
- O'zbekistonning geoiqtisodiy, geosiyosiy, transport iqtisodiy salohiyatini tahlil qilish va baholash;
- Janubiy (Transafg'on) transport yo'lagini rivojlantirish va uning Markaziy Osiyo mintaqasi va xususan O'zbekistonning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishidagi roli va ahamiyatini ochib berish.

Mavzuga oid adabiyotlarning tahlili. Transport tizimlarini shakllanishi va rivojlanishi masalalari turli soha olimlari tomonidan tadqiq qilib kelinadi. Bu borada xorij olimlaridan: Jean-Paul Rodrigue (2006, 2020) [1], Joe Greng, MDH olimlaridan: I.V. Nikolskiy (1978) [4], V.N. Bugromenko (1987), S.A Tarxov, (2002) kabilarning ishlarini aytib o'tish lozim.

Markaziy Osiyo transporti tizimini samarali boshqarish masalalarini A. Zoxidov (2018) [5], Surxondaryo transporti tashuvlarini A. Qo'ziyev (2010) [3] tadqiq etgan bo'lsa, A.A. Isayev Farg'ona mintaqasini transport tizimlarining rivojlanishini (2009), Z.Usmonov esa mustaqillik sharoitida O'zbekiston transport tizimini rivojlantirish va takomillashtirishning geografik jihatlarni tadqiq qilgan (2020).

Tadqiqot metodologiyasi. Transport tizimlarini joylashuvi va rivojlanishi mamlakat iqtisodiy savdo aloqalarida muhim bo'lib tizimli tahlil qilishni, tarixiy davrlarni o'rganishni hamda statistik ma'lumotlarni taqqoslashni talab etadi.

O'zbekiston Xukumati ham mustaqillikning dastlabki yillaridan boshlab, yo'l (ya'ni transport) mustaqilligiga katta e'tibor qaratib boshladi. Zero, jahon dengiz savdo yo'llariga chiqish borasida qo'shni davlatlar bilan ikki karra qurshovda qolgan O'zbekiston uchun yo'l mustaqilligi masalasi strategik muhim yo'nalishlardan biri sifatida belgilandi. Bu borada, avvalo quyidagi muhim davlat xujjatlari qabul qilindi:

- O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Navoiy – Uchquduq – Sultonuzdog' – Nukus temir yo'lini qayta qurish va uning yangi liniyasini qurish masalalari to'g'risida”gi 1993 yil 394-son Qarori;
- O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “G'uzor – Boysun – Qumqo'rg'on (Qizil oktyabr) yangi temir yo'l liniyasini loyihalashtirish va qurish masalalari to'g'risida”gi 1995 yil 323-son Qarori;
- O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining “Qamchiq dovoni orqali barqaror transport aloqasini ta'minlashga doir qo'shimcha chora-tadbirlar to'g'risida”gi 2010 yil 323-son Qarori[17].

Respublikaning ichkarisida yo'l mustaqilligi ta'minlandi va buning asosida mamlakatning ichki transport iqtisodiy salohiyati yaxshilandi

Ammo, O'zbekistonning xalqaro maydondagi transport iqtisodiy salohiyatini yuqori deb bo'lmaydi. Chunonchi, respublikamizning tashqi savdo aloqalarida istiqbolli deb hisoblangan Hind okeani portlariga chiqish imkoniyati Afg'onistondagi geosiyosiy vaziyatning barqaror emasligi tufayli pastligicha qolmoqda. Lekin shularga qaramay, so'nggi davrlarda O'zbekiston Xukumati sa'y xarakatlari bilan shimoliy Afg'oniston hududida temir yo'l qurilishi ishlari olib borilmoqda. Natijada, 2010 yilda uzunligi 75 km bo'lgan Termiz-Xayraton-Mozori-Sharif temir yo'li barpo etildi. O'zbekiston Respublikasi o'zining transport infratuzilma salohiyati bo'yicha Markaziy Osiyo davlatlari ichida o'rtacha mavqeni egalladi.

1- jadval

Markaziy Osiyo davlatlarining transport infratuzilma salohiyati

Davlatlar nomi	Temir yo'llar				Avtomobil yo'llari			
	Uzunligi, km		Zichligi, har 1000 kv. km ga, km		Uzunligi, km		Zichligi, har 1000 kv. km ga, km	
	2000	2021	2000	2021	2000	2021	2000	2021
Qozog'iston	13600	15372	5,0	5,53	38914	87400	7,0	32,85
Qirg'iziston	424	417	2,0	2,35	34000	18494	17,0	92,52
Tojikiston	547	616	4,0	4,77	26 496	27472	187,3	194,79
Turkmaniston	2446	3550	5,0	6,11	162,7	58668	3,0	120
O'zbekiston	3986	7400	9,0	8,15	42100	86799	32,0	193,33
Markaziy Osiyo	21003	27355	5,0	5,3		278833		69,7

Manba: Мирзаев Р. Геополитика нового Шелкового пути. – М., Известия, 2004.

Tahlil va natijalar. Shuningdek O'zbekiston hududini quyidagi tranzit temir yo'llari kesib o'tadi:

1. Boltiq bo'yiga, Klaypeda (Litva) portigacha, mazkur portga Qozog'iston, Rossiya Federatsiyasi hududlari orqali o'tiladi. Bu portgacha bo'lgan masofa - 4263 km bo'lib, yetkazib berishning o'rtacha vaqti - 14 kun.

2. Yevropa Ittifoqi mamlakatlariga, Qozog'iston, Rossiya va Belorussiya (Brest) orqali o'tadi. Oraliq masofa - 4385 km, yetkazib berishning o'rtacha vaqti - 14 kun.

3. Qozog'iston, Rossiya va Ukraina orqali Yevropa mamlakatlarigacha (Pol'sha, Chexiya, Avstriya, Slovakiya va boshqalar), oraliq masofa (Praga) - 5400 km, yetkazib berishning o'rtacha vaqti - 15 kun.

4. TRACECA (The Transport Corridor Europe Caucasus Asia) transport koridori ishtirokchi davlatlari (Turkmaniston, Qozog'iston va Ozarbayjon Respublikalari) orqali Qora dengizning Poti va Batumi portlariga chiqish. Yo'nalish masofasi 2667 km ni tashkil qilib, yuklarni yetkazib berishning o'rtacha vaqti - 14 kun.

5. Turkmaniston orqali Eron Islom Respublikasining Hind okeani Fors ko'rfazida joylashgan Bandar Abbas portiga chiqish. Yo'nalish masofasi - 2827 km, yetkazib berishning o'rtacha vaqti - 13 kun. Hozirda ushbu transport yo'lagi Hind okeani portlariga chiqishdagi iqtisodiy jihatdan eng samarali va yagona temir yo'l koridori ekanligi bilan ajralib turadi. Binobarin, O'zbekiston eksportining 60% i ushbu koridor orqali olib chiqiladi[12].

6. Sharqiy yo'nalishda Qozog'iston va Xitoy orqali (Do'stik, Alalshankou) Xitoyning sharqiy dengiz portlariga, shuningdek Uzoq Sharqning Naxodka, Vladivostok portlariga chiqish. Bu yo'lak Qozog'iston Respublikasi va Rossiya Federatsiyasi hududlarini kesib o'tadi. Masofa 8683 km, yetkazib berishning o'rtacha muddati 22 kun.

7. Qirg'iziston orqali Xitoyning Sariq, Janubiy Xitoy va Sharqiy dengiz portlariga chiqish.

8. Transafg'on yo'nalishida Afg'oniston va Pokiston davlatlari orqali Hind okeanining Karachi (Pokiston) portiga chiqish. Oraliq masofa Termiz shahridan Karachi portigacha 1800 km, yetkazib berish vaqti o'rtacha 4 kun.

Bugungi kunda O'zbekiston hududini quyidagi tranzit avtomobil yo'llari kesib o'tadi:

- Lyanyun'gan-Qashg'ar-Ergashtom-O'sh-Andijon-Toshkent;
- Bandar-Abbos-Mashhad-Ashxabod-Chorjo'y-Buxoro-Samarqand-Toshkent;
- Karachi-Kvetta-Chaman-Qandahor-Hirot-Maymana-Shibirgan-Termiz;
- Bandar-Abbos-Mashhad-Seraxs-Ashxabod-Doshhovuz-Nukus-Beynov-Astraxan;
- Bandar-Abbos-Mashhad-Seraxs-Ashxabod-Buxoro-Uchquduq-Qizil O'rda-Ostona-Omsk;
- Konstantsa (Varna, Ilichevsk)-Batumi-Baku-Turkmanboshi-Ashxabod-Chorjo'y-Buxoro-Samarqand-Toshkent.

O'zbekistonning tashqi savdo operatsiyalarini amalga oshirishda quyidagi yo'nalishlardagi transport yo'laklaridan foydalaniladi:

- Boltiqbo'yi davlatlari portlari Klaypeda (Litva), Riga, Liyepaya, Ventspils (Latviya), Tallin (Estoniya);
- Belorus va Ukraina orqali Yevropa davlatlariga (Chop va Brest);
- Qozog'iston va Rossiya orqali Qora dengizga chiqadigan Ilichevsk porti (Ukraina);
- Sharq yo'nalishida Xitoy orqali Sariq dengizga, shuningdek Naxodka, Vladivostok portlariga;
- Turkmaniston va Ozarbayjon orqali TRASEKA yo'lagi sifatida ma'lum bo'lgan Qora dengizdagi Poti va Batumi portlariga (Gruziya);
- Qozog'iston va Ozarbayjon orqali Qora dengizdagi Poti va Batumi portlari (Gruziya);
- Turkmaniston va Qozog'iston orqali Fors ko'rfazidagi Bandar-Abbos portiga (Eron).

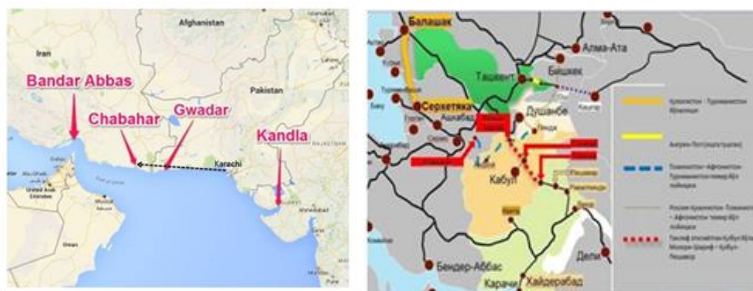
So'nggi yillarda O'zbekiston o'zining tashqi iqtisodiy aloqalarida Markaziy va shu bilan birga, Janubiy Osiyo davlatlari bilan savdo-iqtisodiy munosabatlarni jadal shakllantirmoqda, buni O'zbekiston bilan ayrim davlatlar o'rtasidagi ko'ptomonlama aloqalarning yil sayin o'sib borishida ham ko'rish mumkin (1-rasm).



1-rasm. O'zbekiston Respublikasi Statistika qo'mitasi ma'lumotlari asosida tuzilgan.

O'z navbatida Janubiy Osiyoning Hindiston va Pokiston kabi yetakchi davlatlari ham Markaziy Osiyo respublikalari bilan hartomonlama aloqalarni jonlantirishga xarakat qilmoqda. Bu borada quyidagi 3 ta koridor mavjud:

- Termiz – Qobul – Peshovar;
- Qirg'iziston (janubi) – Tojikiston (tog'li Badakhshon) – Afg'oniston – Pokiston (Islomobod);
- Xitoy – Afg'oniston – Pokiston[13].



2-rasm. Chabahar va Bandar Abbas portlari. 3-rasm. Termiz-Mozori Sharif-Kobul-Peshovar yo'lagi.

Transafg'on transport koridori O'zbekiston manfaatlariga mos eng istiqbolli yo'lak sanaladi. Uning ishga tushirilishi bilan O'zbekistonning Markaziy Osiyo mintaqasidagi tranzit salohiyati yuksaladi. Termiz-Mazori Sharif-Qobul-Peshovor (Qobul koridori) temir yo'lining uzunligi 760 km ni tashkil etadi.

Transafg'on temir yo'l koridorining (Qobul yo'lagi) ishga tushirilganidan so'ng yiliga 20 million tonnagacha yuk tashish quvvatiga ega bo'ladi. Mazkur koridor O'zbekistondan Pokistonga tranzit yuklarni tashishga sarflangan vaqtni 35 kundan 3-5 kungacha qisqartiradi. Ushbu yo'l 10 ta shaharni kesib o'tib mintaqa uchun asosiy transport magistraliga aylanishi kutilmoqda. Transafg'on temir yo'l loyihasi taxminiy qiymati 4,8 milliard dollarni, qurilish muddati taxminan besh yilni tashkil qiladi.

Taxminlarga ko'ra, yangi liniyaning ishga tushirilishi yuklarni tashish vaqti va narxini taxminan 30-40 foizga qisqartiradi.

Transafg'on yo'lagi orqali yuk tashishda, albatta mamlakatimiz janubida (Termiz) barpo etilayotgan transport infratuzilmasi muhim ahamiyat kasb etadi. Bu borada, O'zbekiston Xukumati Afg'oniston, Tojikiston, Turkmaniston hamda O'zbekiston Respublikalari tutashgan hududda (Surxondaryo viloyatining janubiy Termiz va Muzrabot tumanlari) yuklarni muvofiqlashtirish va yetkazish uchun xizmat qiluvchi zamonaviy transport hududiy tuzilmalarini shakllantirishga katta e'tibor qaratmoqda.

Qobul yo'lagidan foydalanishda Surxondaryo viloyatining Termiz, Jarqo'rg'on, Qumqo'rg'on, Boysun tumanlari hududidan o'tgan temir yo'l katta ahamiyatga ega bo'lsa, Termiz, Angor, Sherobod, Boysun tumanlari hududidan o'tuvchi avtomobil yo'llari mamlakatni xorij bilan bog'lashdagi transport yo'lakdir. Shuningdek, Termiz tumanida joylashgan Logistika markazi yuklarni muvofiqlashtirish hamda respublikaning chetdan kelgan tovarlarni saqlashdagi asosiy hab (hub) vazifasini bajaradi. Ushbu logistika markazi xalqaro yuk tashishda keng ko'lamlı transport-logistika xizmatlarini ko'rsatish imkoniyatiga ega.

Xulosa va takliflar. Xulosa qilib shuni aytish mumkinki, ko'pchilik mutaxassislar tomonidan Transafg'on transport koridorining imkoniyatlari yuqori baholanib, ushbu magistralning ishga tushirilishida ishtirokchi davlatlarning ham iqtisodiy, ham geosiyosiy manfaatları mavjudligi ta'kidlanmoqda.

Transafg'on koridorining imkoniyatlari tahlil qilinganda mamlakatimiz va shuningdek Surxondaryo viloyati uchun quyidagi afzalliklarni ko'rish mumkin.

Birinchiidan, Pokistonning Karachi va Gwadar portlariga to'g'ridan-to'g'ri chiqish imkoniyatining paydo bo'lishi;

Ikkinchiidan, O'zbekiston tovarlarining Pokiston va Hindistonning istiqbolli bozorlariga chiqish imkoniyati yaratiladi;

Uchinchiidan, Hindiston va Pokistondan O'zbekiston orqali MDH davlatlari, Yevropa va Xitoyga tovarlar tranziti ta'minlanadi;

To'rtinchiidan, mazkur yo'nalish bo'yicha tranzit oqimini oshirish orqali "Toshguzar-Boysun-Qumqo'rg'on" temir yo'lining tranzit quvvatining ortishiga olib keladi. Bu o'z navbatida O'zbekistonga mazkur tranzitdan yiliga 44 mln doll. atrofida foyda olish imkonini beradi;

Transafg'on transport yo'lagining barpo etilishi, nafaqat O'zbekiston Respublikasi, balki Markaziy Osiyo mintaqasi davlatlarining ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanishiga ijobiy ta'sir ko'rsatibgina qolmay, ularning xalqaro savdo-iqtisodiy salohiyatini mustahkamlashga, jahon hamjamiyatiga integratsiyalashuvini kuchaytirishga xizmat qiladi.

ADABIYOTLAR

1. Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems. Fifth Edition. Vanderbilt Avenue, New York. 2020y. 365-370 p
2. Ibraimova A.A. O'zbekiston Respublikasini Markaziy Osiyo davlatlari bilan tashqi iqtisodiy aloqalarining geografik jihatları. Geografiya fanlari nomzodi ilmiy darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya. T., 2012.– 6.- 85.
2. Qo'ziyev A. O'. Yer usti transport tizimining optimal rivojlantirish usullari (Surxondaryo viloyatida yuk tashish ishlari misolida).05.22.10 texnika fanlari nomzodi ilmiy darajasini olish uchun yozilgan. dissertatsiya. T, 2010.
1. Никольский И. В. География транспорта СССР. - М., Изд-во Моск. ун-та, 1978.- 286 с.
2. Zohidov A. A. Markaziy Osiyo transport tizimini samarali boshqarish mexanizmini takomillashtirish. Iqtisodiyot fanlari doktori darajasini olish uchun yozilgan dissertatsiya. – T., 2018.
3. Центр Стратегической Конъюнктуры. Система транспортных евразийских коридоров. Пушкино.: изд-во Центр стратегической конъюнктуры. 2015-г
4. Мирзаев Р. Геополитика нового Шелкового пути. – М., Известия, 2004. – стр. 166.
5. Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – Т.: Мехнат, 1999.
6. Omonturdiyev A.M. Transport hududiy tizimlarini shakllanishi va rivojlanishining me'yoriy huquqiy asoslari. O'zMU xabarları 18-son.
3. <https://uzsm.uz/ru/инвесторлар-диккатига/транспорт-корридорс/>

4. <https://www.islamabadscene.com/pakistan-afghanistan-uzbekistan-railway-project-to-connect-central-asia-with-arabian-sea/>
5. <https://mift.uz/uz/menu/transportnye-koridory>
6. <https://lex.uz/ru/pdfs/6077480>
7. http://ru.worldstat.info/World/List_of_countries_by_Density_of_railways