



UDK:94.5

Oybek SAYDATOV,
O‘zbekiston milliy pedagogika universiteti mustaqil tadqiqotchisi
E-mail: oybek.saydatov@gmail.com.

TDSHU professori, tarix fanlari doktori S.Shodmonova taqrizi asosida

REGIONAL COOPERATION IN UZBEKISTAN RAILWAYS AND ITS OUTCOMES: A HISTORICAL ANALYSIS

Annotation

The economic development of advanced countries largely depends on the condition of all types of transport infrastructure under development, particularly on the convenience, reliability, and safety of railway networks. During the Soviet period, the railway networks that were part of the Central Asian Railway Administration connected the republics of Kazakhstan, Uzbekistan, and Turkmenistan with the Kyrgyz and Tajik republics. The railway infrastructure of the region also linked the fraternal republics of Central Asia with the Mediterranean and Black Seas, as well as with seaports located in the Persian Gulf. Railway corridors developed and promoted with the support of developed countries and international donor organizations provide potential transit opportunities for the countries of the region toward East and South Asia and Central Europe. This article focuses on the historical analysis of these processes.

Key words: Central Asia, transport infrastructure, railways, Central Asia Regional Economic Cooperation Program (CAREC), Europe–East Asia Corridor – sub-corridors 101 and 103, International Transport Forum (ITF), Kashgar–Torugart–Savai railway station.

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УЗБЕКИСТАНА И ЕГО РЕЗУЛЬТАТЫ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

Аннотация

Экономическое развитие развитых стран в значительной степени зависит от состояния всех видов развивающейся транспортной инфраструктуры, в особенности от удобства, надёжности и безопасности железнодорожных сетей. В советский период железнодорожные линии, входившие в состав Среднеазиатского управления железных дорог, соединяли республики Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с Киргизской и Таджикской республиками. Железнодорожная инфраструктура региона также связывала братские республики Центральной Азии со Средиземным и Чёрным морями, а также с морскими портами Персидского залива. Железнодорожные коридоры, разработанные и развиваемые при поддержке развитых стран и международных донорских организаций, обеспечивают потенциальные транзитные возможности для стран региона в направлении Восточной и Южной Азии, а также Центральной Европы. В статье проводится исторический анализ данных процессов.

Ключевые слова: Центральная Азия, транспортная инфраструктура, железные дороги, Программа регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии (ЦАРЭС), Европа – Восточная Азия — подкоридоры 101 и 103, Международный транспортный форум (МТФ), железнодорожная станция Кашгар–Торугарт–Савай.

O‘ZBEKISTON TEMIR YO‘LLARIDA MINTAQAVIY HAMKORLIK VA UNING NATIJALARI: TARIXIY

TAHLIL

Аннотatsiya

Rivojlangan mamlakatlar iqtisodiyoti rivojlanayotgan transport infratuzilmasining barcha turlari holatiga, ayniqsa temir yo‘l tarmoqlarining qulayligi, ishonchligi va xavfsizligiga bog‘liq. Sovet Ittifoqi davrida O‘rta Osiyo temir yo‘l boshqarmasi tarkibiga kirgan temir yo‘l tarmoqlari Qozog‘iston, O‘zbekiston va Turkmaniston Respublikalarini Qirg‘iziston va Tojikiston Respublikalari bilan bog‘laydi. Mintaqadagi temir yo‘l infratuzilmasi Markaziy Osiyoning qardosh respublikalarini O‘rta yer dengizi va Qora dengizlar, Fors ko‘rfazidagi dengiz portlari bilan ham bog‘laydi. Rivojlangan mamlakatlar va xalqaro donor tashkilotlar homiyligida ishlab chiqilgan va rivojlantirilayotgan temir yo‘l koridorlari mintaqa mamlakatlaridan Sharqiy va Janubiy Osiyo hamda Markaziy Yevropaga potensial tranzit imkoniyatlarini ta‘minlaydi. Maqolada aynan shu haqda so‘z yuritiladi.

Kalit so‘zlar: Markaziy Osiyo, transport infratuzilmasi, temir yo‘llar, Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik dasturi (MOMIH), Yevropa-Sharqiy Osiyo - 101 va 103 kichik yo‘llari, Xalqaro transport forumi (XTF), Qashqar-Torugart-Savay temir yo‘l stansiyasi.

Kirish. Ma‘lumki, har qanday davlat yoki hududning rivojlanishi landshaft infratuzilmasining qanchalik gullab-yashnashi bilan bog‘liq jarayondir. Shu nuqtayi nazardan 1997-yilda Osiyo taraqqiyot bankining yordami va sa‘y-harakatlari bilan Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik dasturi (MOMIH) ishlab chiqildi. Dasturning maqsadi mintaqa mamlakatlarida har tomonlama iqtisodiy hamkorlik, ishonchli, yaxshilangan savdo integratsiyasi orqali moliyaviy rivojlanish ko‘rsatkichlarini yildan-yilga oshirishdan iborat edi. Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy

hamkorlik dasturiga Markaziy Osiyo respublikalaridan tashqari Afg‘oniston, Ozarbayjon, Xitoy Xalq Respublikasi, Gruziya, Mo‘g‘uliston, Pokiston kabi davlatlar qo‘shildi. Loyihaning bevosita muvofiqlashtiruvchisi hisoblangan Osiyo taraqqiyot banki ushbu mamlakatlar o‘rtasidagi savdo aloqalarini rivojlantirish uchun oltita mintaqaviy transport yo‘lagini yaratish loyihasi ishlab chiqdi. Rejalashtirilgan transport yo‘laklari o‘z mahsulotlarini butun dunyo bo‘ylab rivojlangan savdo portlariga eksport qilish uchun qulay sharoitlar va imkoniyatlarni ta‘minlaydi, mintaqa

mamlakatlarini temir yo'l va avtomobil yo'llari bilan bog'laydi.

Geografik nuqtayi nazardan, Markaziy Osiyoning jahon savdo nuqtalaridan uzoqda joylashganligi mintaqa mamlakatlarining savdoga yo'naltirilgan transport xarajatlari yuqori darajada saqlanib qolishining asosiy omillaridan biridir. Transport xarajatlari indeksining yuqoriligi xalqaro savdo aloqalarida salbiy ko'rsatkichni keltirib chiqaradi. Iqtisodiy tahlil natijalariga ko'ra, bu holat, ayniqsa, quruqlikdagi, shu jumladan, temir yo'l, dengiz yo'llari orqali tashishlarga nisbatan yaqqol namoyon bo'lmoqda. Bunday sharoitda Markaziy Osiyo mintaqasi mamlakatlari o'rtasida rivojlangan infratuzilma-transport tarmoqlari, ayniqsa, temir yo'llarning rivojlanishi mintaqalararo savdo oqimiga sezilarli ta'sir ko'rsatmoqda.

1997-yilda Xitoy Xalq Respublikasi, Qozog'iston, Qirg'iziston va O'zbekiston Respublikasining Sindzyuku-Uyg'ur mintaqasida hududlararo savdoni rivojlantirish uchun dastlabki mintaqaviy texnik yordam paketlarini nazarda tutuvchi loyiha bo'yicha dastlabki ishlar boshlandi. 2000-yilda Osiyo taraqqiyot banki hozurida MARES Kotibiyati tashkil etildi. 2002-yilda Manilada MOMIH mamlakatlari vazirlari ishtirokida birinchi konferensiya o'tkazildi. Ushbu konferensiyada tashkilotning institutsional tuzilmalari takomillashtirildi, muvofiqlashtiruvchi qo'mitalar tuzildi [2]. Tashkilotning Temir yo'l transporti sohasini qo'llab-quvvatlash qo'mitasi 2004-yilda tashkil etilgan. Osiyo taraqqiyot bankidan tashqari, Yevropa tiklanish va taraqqiyot banki, Xalqaro valyuta jamg'armasi, Islom taraqqiyot banki, BMT Taraqqiyot dasturi va Jahon banki MOMIH dasturini moliyalashtiruvchi donor tashkilotlar hisoblanadi.

Loyiha asoschilarining rasmiy ma'lumotlariga ko'ra, 2001-yildan buyon Markaziy Osiyo respublikalarida mintaqaviy transport, savdo va energetika infratuzilmasini yaxshilash uchun 21 milliard dollardan ortiq sarmoya kiritilgan [4].

CAREC dasturining asosiy transport tashabbusi Markaziy Osiyo mamlakatlarini Yevropa, XRR va Sharqiy Osiyo bilan bog'laydigan oltita transport yo'lagini qurishdir. Ularga quyidagilar kiradi: CAREC-1 yo'nalishi Yevropaning rivojlangan mamlakatlarini Xitoy Xalq Respublikasi va u orqali Sharqiy Osiyo bilan bog'lashga qaratilgan. Yevropa-Sharqiy Osiyo tashkilotining rasmiy hujjatlarida 101 va 103-yo'lak deb ataladi. Hozirgi yo'nalish Rossiya Federatsiyasi chegarasidan boshlanib, Shimoliy Qozog'iston orqali Qirg'iziston Respublikasiga o'tadi va ushbu tarmoq orqali XRRga kiradi. Yo'l 13,6 ming km avtomobil va 12 ming km temir yo'l, 1 ta logistika markazi va 3 ta aeroportdan iborat [1].

Shuni ta'kidlash kerakki, ushbu shimoliy yo'lak Sovet Ittifoqi davrida yo'nalishli poyezdlar harakati uchun qulay bo'lgan, shuning uchun Ittifoq parchalanganidan keyin ham o'z ahamiyatini yo'qotmagan. Transport va kommunikatsiyalar sohasidagi nufuzli tashkilot bo'lgan Xalqaro transport forumi (XTF) tomonidan o'tkazilgan tadqiqot natijalariga ko'ra, ushbu shimoliy koridorda temir yo'l tarmoqlarida yuk tashish hajmi bo'yicha Markaziy Amerikadagi eng yuqori ko'rsatkichlar qayd etilgan [6].

CAREC-2 koridori O'rta yer dengizi-Sharqiy Osiyo deb nomlanadi, u o'z tarkibida 202-203 kichik koridorlarni bog'laydi. Yo'lak Kavkaz Ozarbayjonidan boshlanib, Qozog'iston, Turkmaniston, O'zbekiston, Tojikiston, Qirg'iziston va Xitoy hududlarini kesib o'tadi. Amaldagi tarmoq 9900 km vagonlar va 9700 km temir yo'lni o'z ichiga oladi. Yo'ning markaziy tarmog'i hisoblangan 202-kichik yo'l ham, 203-kichik yo'lak ham O'zbekiston Respublikasi hududidan o'tadi. Ikkala kichik koridor ham Markaziy Osiyoning markaziy va janubiy qismlariga, ya'ni O'zbekiston, Qirg'iziston, Tojikiston, Turkmaniston va Afg'oniston shimoliga yuk tashish uchun muhimdir. Kaspiy dengizi

atrofida joylashgan Markaziy Osiyoda vaziyat boshqacha. Ularda mavjud transport vositalari chegarani kesib o'tish chog'ida bir necha manzilda to'xtashi va hujjatlarni rasmiylashtirishi lozim. Bu talab yo'ning eng chekka nuqtasida joylashgan XRRga ham taalluqli. Uzoq masofali yo'nalishlarda XRR transport vositalari tarmoq bo'ylab bir nechta davlatlar hududidan o'tishi kerak. Bu esa, o'z navbatida, chegarani kesib o'tish uchun sarflangan xarajatlar summasi va yo'lga sarflangan vaqtni oshiradi. XRR harakati bilan bog'liq yana bir muammo Xitoyning Qashqar viloyati va Tojikistonda temir yo'l qurilishi hisoblanadi [8].

Markaziy Osiyodan O'zbekiston Respublikasi 2-koridordagi eng sodda davlat hisoblanadi. 2-yo'lak bo'ylab Sharqiy Osiyo, O'rta yer dengizi va Janubiy Yevropadagi tijorat yo'nalishlariga harakatlanish AQSH temir yo'llari uchun eng qisqa resurs tejovchi yo'nalishdir. Yo'nalish multimodal bo'lib, to'rtta asosiy qismdan iborat:

1) Sharqiy Osiyo va Kaspiy dengizi o'rtasidagi quruqlik transporti;

2) Kaspiy dengizi bo'ylab suv yo'li;

3) STKning butun hududi bo'ylab quruqlik transporti (Ozarbayjon va Gruziya);

4) Qora dengiz bo'ylab yuk tashish yo'nalishlaridan iborat [9].

Hozirgi vaqtda Qora dengizni kesib o'tish uchun tashilayotgan mahsulotlarni temir yo'l orqali harakatlanayotgan parom yoki konteyner tashuvchi kemalarga qayta yuklash zarurati tug'iladi. 202-kichik yo'lak Kaspiy dengiziga tranzit uchun Qozog'iston Respublikasining Aqtau shahridan temir yo'l stansiyalaridan, 203-subpudratchi esa Turkmaniston Respublikasining Turkmaniston rahbaridan foydalanadi. Qora dengizdagi asosiy yo'nalishlar Gruziyaning Poti yoki Batumi portlari va Odessa (Ukraina), Konstans (Ruminiya), Varna (Bolgariya) va Istanbul (Turkiya) portlari o'rtasidan o'tadi [1].

202-subkoridor ham sharq-g'arb yo'nalishiga ega bo'lib, ushbu kichik yo'l orqali O'zbekiston harakatni qo'llab-quvvatlash uchun Xitoy Xalq Respublikasining Qashqar shahridan Qirg'iziston Respublikasi orqali janubiy yo'nalishni taklif qiladi. E'tiborlisi, ushbu yo'nalishning sharqiy kalibrlari XRRga, g'arbiy qanoqlari Kaspiy dengizi, Kavkaz, Turkiyaga yo'naltirilgan. Temir yo'l tarmoqlari ishining qisman buzilishi Xitoydan Qirg'iziston Respublikasi orqali O'zbekistonga o'tadigan Qashg'ar - Torugart - Savay uchastkasi bilan bog'liq [12].

202-kichik koridorning yuqorida qayd etilgan Qashqar-Torugart-Savay uchastkasini qurish masalasi O'zbekiston va Qirg'iziston Respublikalari tomonidan katta qiziqish bilan kutib olindi. Loyihaning dastlabki qidiruv-hisoblash ishlari nihoyasiga yetgan bo'lsa-da, hukumatlar ishni davom ettirishga qat'iy iroda ko'rsatmadi. Natijada loyiha qog'ozdagi chizma ko'rinishida qolib ketdi. Qirg'iziston Respublikasidagi uchastka qurilishi bilan bog'liq loyiha "Sharq-G'arb temir yo'li" yoki "XRR-Qirg'iziston-O'zbekiston" deb nomlandi. XRR loyihasining maqsadi Yaqin Sharq va Janubiy Yevropa o'rtasida tashish uchun yangi yo'nalishni yaratish, yo'lovchi tashishda masofani qisqartirish va yuklarni yetkazib berish muddatlarini qisqartirishdan iborat. Rasmiy Pekinning katta hajmdagi tranzit tashuvlarini jalb qilish qobiliyati, moliyaviy samaradorligi kabi ko'rsatkichlar katta qiziqish uyg'otgan bo'lishi mumkin. Shuni ham ta'kidlash kerakki, Xitoy tovarlari O'zbekiston Respublikasining Farg'ona vodiysi va Qirg'iziston Respublikasining Zolnii tumaniga to'g'ridan-to'g'ri yetkazib berilmoqda [13].

Xulosalar. MOMIH mintaqasidagi temir yo'llar resurslarni tejovchi tarmoq bo'lishiga qaramay, ular raqobatbardoshligini saqlab qolish uchun boshqa transport vositalari bilan kurashmoqda. Temir yo'l tarmoqlaridan uzoq

muddat foydalanish imkoniyati tufayli tarmoq konfiguratsiyalarini yangi harakat shakllariga moslashtirish murakkablashadi, mintaqaning amaldagi milliy temir yo'l tashkilotlari uchun ushbu o'zgaruvchan sharoitlarga muvofiq harakat rejimini yuritish bo'yicha izchil chora-tadbirlar rejasi ishlab chiqilgan. Yutuqlardan tashqari, kamchiliklar ham yetarli. Masalan, temir yo'l infratuzilmasidagi uzilishlar, temir yo'l tarmoqlari orqali amalga oshirilayotgan savdo aloqalarining sustligi, bu boradagi normativ-huquqiy bazaning

to'liq emasligi. Sayohatlar uchun yuklar hajmi ko'paygan mavsumda bu yuklar miqdori temir yo'l tarmoqlarida emas, balki avtomobillarda ko'payadi. Bu, o'z navbatida, CAREC mamlakatlarida yo'llardagi tirbandliklar, yo'l-transport hodisalari va yo'l aktivlarining eskirishi kabi salbiy oqibatlariga olib keladi. Temir yo'l tarmoqlarini takomillashtirish sohaga yangi investitsiyalarni jalb qilishni talab qiladi.

ADABIYOTLAR

1. Shepherd, B., va Wilson, J. S. Yevropa va Markaziy Osiyoda yo'l infratuzilmasi: tarmoq sifati savdoga ta'sir qiladimi? The World Bank (8-iyun 2017-yil). 2007.-S.147.
2. Loyihaning transport segmenti rasmiy veb-sayti: <http://www.carecprogram.org/index.php?page=transport>.
3. <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-program>
4. <http://www.carecprogram.org/ru/index.php?page=carec-program>.
5. Asian Development Bank (ADB). CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring: Annual Report 2019. - B.98.
6. G'ulom Samad va Qaisar Abbos. Infrastruktura v Sentralnoy Azii i Kavkaze. Osiyo taraqqiyot banki instituti. No. 1202. 2020-yil, dekabr. -B.6.
7. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06europe-asiaru.pdf>.
8. Markaziy Osiyo va Kavkazda infratuzilmaning rivojlanishi to'g'risida ma'lumot to'plash bo'yicha tadqiqot. O'zbekiston Respublikasi. Yakuniy hisobot. Yaponiya xalqaro hamkorlik agentligi (JICA). Numura tadqiqot instituti. 2019.3R.JR.19-009.-C.57.
9. Naoyuki Yoshino, Bihong Huang, Dina Azhgaliyeva, Qaisar Abbos. Markaziy Osiyoda infratuzilmani rivojlantirish. Implications and Financing Mechanisms. Osiyo taraqqiyot banki instituti. 2021.-B.14.
10. OTB maslahatchilarining 2020 yil fevral oyidagi 52137-sonli texnik yordam loyihasi bo'yicha hisobotiga fikr-mulohazalar. CAREC mamlakatlarida temir yo'l tarmoqlarining rivojlanishi Temir yo'l sohasini baholash: O'zbekiston. OTBga maktub, dekabr. Transport vazirligi. 2020.-R. 102.
11. Biznes reja: "O'zbekiston temir yo'llari" aksiyadorlik jamiyati. UTY: Tashkent.2018.-R.76.
12. Alimov A., Qurbonova M. Mamlakatlarning jahon xo'jaligiga integratsiyalashuvining innovatsion jihatlari. -T.: "Extremum-press." 2016.-B.113.
13. Naoyuki Yoshino, Bihong Huang, Dina Azhgaliyeva, Qaisar Abbos. Markaziy Osiyoda infratuzilmani rivojlantirish. Implications and Financing Mechanisms. Osiyo taraqqiyot banki instituti. 2021.-B.23.