

МУҚОБИЛ ТРАНСПОРТ КОРИДОРЛАРИНИ ЯРАТИШ СОҲАСИДА ЎЗБЕКИСТОННИНГ ЎРНИ ВА РОЛИ

Бахтиёр Эргашевич Юлдашев

Тошкент давлат транспорт университети

“Халқаро оммавий ҳуқуқ” кафедраси доценти, тарих фанлари номзоди

baxtiyor.yoldoshev@inbox.ru

АННОТАЦИЯ

Муаллиф ушбу мақолада Ўзбекистон мустақилликка эришгандан сўнг темир йўл тизимида ечимини кутаётган қатор муаммолар мавжуд эканлиги, айниқса, СССР парчаланиб кетганидан кейин ташқи коммуникациялар муаммоси Ўзбекистон учун янада кескинлашганлигини, мустақилликнинг дастлабки кунларидан бошлаб жаҳон бозорига чиқишни таъминлайдиган муқобил транспорт коридорларини излаб топиш борасида Ўзбекистоннинг халқаро ҳамкорлик йўлини таҳлил қилади. Масаланинг ушбу жиҳати бевосита Ўзбекистоннинг энг янги тарихини ўрганишга қўшимча материал сифатида хизмат қилади.

Калит сўзлар: *темир йўл, ТРАСЕКА, Тажан-Серахс-Маиҳад темир йўли, Тошгузар-Бойсун-Қумқўрғон темир йўл тармоғи, Трансафғон транспорт йўлаги, Хайратон-Мозори Шариф темир йўли, Шарқ-Ғарб лойиҳаси.*

КИРИШ

Ўзбекистон мустақилликка эришгандан сўнг темир йўл тизимида ўз ечимини кутаётган қатор муаммолар мавжуд эканлиги кўзга ташланиб қолди. Айниқса, СССР парчаланиб кетганидан кейин ташқи коммуникациялар муаммоси Ўзбекистон учун янада кескинлашди. Бугунги кунда денгиз портларига тўғридан-тўғри чиқиш имконига эга бўлмаган минтақа давлатларининг транспорт-транзит ҳаражатлари сезиларли даражада катта бўлиб, улар экспорт қилинаётган маҳсулот қийматининг 70-89 фоизигача етмоқда. Шунинг учун ҳам мустақилликнинг дастлабки кунларидан бошлаб жаҳон бозорига чиқишни таъминлайдиган муқобил транспорт коридорларини излаб топиш Ўзбекистонда давлат сиёсати даражасига кўтарилди. Мавзунинг ўрганилиши Ўзбекистон Республикасида транспорт соҳасида давлат сиёсатини ёритишда долзарб аҳамият касб этади.

МЕТОДЛАР

Ушбу мақола тарихий методлар – тарихийлик, танқидий, қиёсий-мантиқий таҳлил, кетма-кетлик, холислик тамойиллари асосида ёритилган.

Мақолада Ўзбекистоннинг муқобил транспорт коридорларини яратиш соҳасидаги халқаро ҳамкорлик йўли ёритиб берилган.

ТАДҚИҚОТ НАТИЖАЛАРИ

1991 йил 31 августда ўз мустақиллигини эълон қилган Ўзбекистон барча соҳаларда бўлгани каби темир йўл тизимида унинг барқарор ишлашига тўсқинлик қиладиган, ўз ечимини кутаётган муаммолар мавжуд эканлиги яққол кўзга ташланиб қолди. Хусусан, бир томондан, собиқ Иттифоқ даврида Ўзбекистон бир неча ўн йилликлар давомида хорижий давлатлар билан иқтисодий алоқаларни Қора, Болтиқ, Япон ва Шимолий денгиз соҳилларида жойлашган Рига, Лиепая, Вентспилс, Клайпеда, Таллин, Ильичевск, Одесса, Новороссийск, Ноходка, Владивосток бандаргоҳлари, Белорусия ва Украинадаги Чоп ва Брест чегара бекатлари темир йўл орқали амалга оширган. Шу жиҳатдан ҳам Ўзбекистон фақатгина Шимолга ҳамда Шарқга чиқиши мумкин эди, жанубий йўналишда эса транспорт коммуникациялари амалда ривож топмади; иккинчи томондан, мамлакатимизнинг жўғрофий жойлашувини инобатга оладиган бўлсак, СССР парчаланиб кетганидан кейин ташқи коммуникациялар муаммоси Ўзбекистон учун янада кескинлашди. Чунки республикаимиз юклари денгиз бандаргоҳларига чиқиш учун бир неча мамлакатлар, хусусан, Қозоғистон ва Россия ҳудудлари орқали ўтишга тўғри келмоқда. Натижада Ўзбекистон денгиз бандаргоҳларидан энг узоқда жойлашган мамлакат бўлиб қолди. Дарҳақиқат, Ўзбекистон Болтиқ денгизи соҳилларидаги бандаргоҳларидан 5562 километр, Брестдан 4257 километр, Чопдан 5280 километр, Одессадан 4236 километр, Новороссийскдан 3558 километр, Владивостокдан 8730 километр узоқликда жойлашган [1]. Бу ҳол давлатимизнинг иқтисодий алоқаларини ривожлантириш имкониятларини чегаралаб, юкларимиз транзит тарзда ўтадиган мамлакатларга қарам қилиб қўйиши мумкин. Жаҳон тажрибаси бевосита денгизга чиқа олмайдиган мамлакат ташқи иқтисодий операцияларда анча ютқазиб қўйишини кўрсатмоқда. Ўзбекистон Республикаси Президенти Ш. М. Мирзиёев масаланинг худди ана шу жиҳатига алоҳида эътибор берар экан “Бугунги кунда денгиз портларига тўғридан-тўғри чиқиш имконига эга бўлмаган минтақа давлатларининг транспорт-транзит харажатлари сезиларли даражада катта бўлиб, улар экспорт қилинаётган маҳсулот қийматининг 70-89 фоизигача етмоқда,” – деб таъкидлайди [2]. Қолаверса мазкур муаммо темир йўл тизимида янги бир (сиёсий) муаммонинг пайдо бўлишига туртки берди. Ушбу муаммо хусусида Ўзбекистон Республикасининг биринчи Президенти И. А. Каримов 1998 йил 8 сентябрь куни Боку шаҳрида бўлиб ўтган Европа-Кавказ-Осиё

(ТРАСЕКА) транспорт тармоғини ривожлантиришга бағишланган халқаро анжуманда сўзлаган нутқида темир йўл ўтадиган “...мамлакат раҳбарлари ўз сиёсий иродаларини айрим масалалар бўйича бир-бирига мос келмайдиган манфаатларини ягона стратегик мақсадга бўйсиндира олиш қобилиятларини намоёйиш ” эга оладиларми, “...мана шу вазифа бугунги кунда якуний мақсадга эришишнинг марказий, энг принципиал шарти бўлиб турибди, десам, асло хато қилмайман, ” [3] - деб бежиз таъкидламаган эди.

Бугун дунёда глобаллашаётган жараёнлар турли давлатлар ва бутун-бутун минтақаларнинг ўзаро интеграциялашуви тезлашаётган бир даврда ташқи иқтисодий алоқаларимизни транспорт билан таъминлаш, Европа ва Осиёни боғловчи муқобил йўللарни тиклаш табиий ҳолдир. Зеро, мустақилликнинг дастлабки кунларидан бошлаб жаҳон бозорига чиқишни таъминлайдиган муқобил транспорт коридорларини излаб топиш Ўзбекистон республикасининг темир йўл соҳасидаги давлат сиёсатининг ажралмас қисмига айланди. Шу боис Ўзбекистон Европа Иттифоқининг грант маблағлари ҳисобидан техникавий ёрдам кўрсатиш ТАСИС дастурининг 1993 йил май ойида Брюссель шаҳрида асосо солинган ТРАСЕКА лойиҳасининг аъзоси бўлди. Лойиҳада Европа ва дунё бозорларига муқобил транспорт йўлаклари орқали иқтисодий ва сиёсий жиҳатдан мустақил чиқиш имкониятларини яратиш, минтақалараро ҳамкорликни ривожлантириш, Европа-Кавказ-Осиё халқаро транспорт йўллариининг интеграция жараёнларини такомиллаштириш ва бошқа масалалар назарда тутилди. Мазкур лойиҳанинг ҳаётга тадбиқ этилиши, бир томондан, денгиз йўлига эга бўлмаган мамлакатлар қаршисида Трансевропа ва Трансosiё транспорт тармоқлари билан боғланиш учун муқобил ва барқарор имконият яратса, иккинчи томондан эса, минтақалараро иқтисодий ҳамкорликни кенгайтириш, шу йўналишдаги мамлакатлар иқтисодиётини жонлантириш, бу мамлакатларда яшаётган одамларнинг иш билан бандлик даражаси ҳамда турмуш фаровонлигини оширишда янги истиқболлар очиб берарди. Лекин, ТРАСЕКА лойиҳасида иштирокчи давлатлар ўз олдида асосан Россия ва Эронни айланиб ўтиш маршрутини мақсад қилиб қўйган эди, яъни барча юklar паромлар орқали Каспий ва Қора денгизларидан ўтказилиши режалаштирилган эса. Транспорт йўлаклари ўз вақтида қўплаб давлат чегараларини кесиб ўтиши сабабли иқтисодий самарадорлиги юқори баҳоланмади [4].

1992 йил 10 майда Ашхобод шаҳрида Ўзбекистон, Қозоғистон, Тукрманистон, Эрон, Туркия, Покистон давлат ва ҳукумат раҳбарлари “Транс-Осиё” темир йўлини вужудга келтириш мақсадида Тажан-Серахс-Машҳад темир йўли қурилиши ҳақидаги битимни, божхона хизматини ташкил қилиш

ҳақидаги ҳужжатларни имзоладилар. 1996 йилда 308 км узунликка эга бўлган “Тежен – Сарахс – Машхад” темир йўл тармоғи фойдаланишга топширилди. Ушбу йўл Марказий Осиё давлатларини Ҳинд океани ва Эрон – Туркия орқали Европага чиқиш имкониятини яратди. Бу пўлат излар қайсидир маънода Буюк ипак йўлини такрорлаб “Пекин – Истамбул” маршрути бўйича темир йўл алоқаларини ўрнатишга йўл очди. Тежандан Эрон чегарасигача бўлган темир йўлнинг катта қисмини қуриш Ўзбекистон томонидан амалга оширилди. Бугунги кунда Тошкент – Чоржоу – Тежен – Сарахс – Мешхед – Бандар-Аббос йўналиши бўйича фойдаланилаётган 3730 км узунликдаги темир йўл линияси Ўзбекистон учун Форс кўрфазига чиқишдаги ягона темир йўл коридори ҳисобланади. Ўзбекистон умумий экспортининг 60% ушбу коридор орқали жаҳон бозорларига олиб чиқилади. Экспертларнинг фикрича, мазкур магистраль бошқа Болтиқбўйи (Рига, Вентспилс, Лиепая, Таллинн), Қора денгиз (Ильичевск, Одесса), Узоқ Шарқ (Находка, Владивосток) портларига чиқадиган транспорт коридорларига нисбатан бир қатор қулайликларга эга. Хусусан, биринчидан, мазкур коридор орқали ташиладиган 1 тонна юк тахминан 65 АҚШ доллари қийматида баҳоланади, бошқа коридорларда эса ушбу кўрсаткич 90-150 долларгачани ташкил этади, иккинчидан, “Ўзбекистон-Туркменистон-Эрон” йўналиши бўйлаб инфратузилмани ривожлантириш ташувлар ҳажмини янада ошириш имконини беради, хусусан, Бандар-Аббос портининг ўтказиш қобилияти йилига 3 млн тонна юкни ташкил этади ва бу кўрсаткични яқин келажакда 30 млн тоннага етказиш бўйича ишлар олиб борилмоқда. Агар бошқа портлар билан солиштирилса, Находка портининг юк ўтказиш қобилияти йилига 1,8 млн тонна, Вентспилс – 6,5 млн тонна, Владивосток - 8 млн тонна юкни ташкил этади [5].

2001 йилда Ўзбекистон Туркменистонни айланиб ўтувчи 223 километрли “Тошгузар – Бойсун – Қумқурғон” темир йўл тармоғини қуришни бошлади. Ушбу йўналиш марказий вилоятларни Ҳисор тоғлари орқали жанубий Сурхондарё вилояти билан боғлади ва темир йўл магистралини Термиз шаҳригача олиб келди. 2003 йил 17-18 июнь кунлари Техронда Афғонистон, Эрон ва Ўзбекистон ўртасида халқаро Трансафғон транспорт йўлагини яратиш бўйича уч томонлама келишув имзоланди. Шу асосда “Ўзбекистон темир йўллари” Давлат акционерлик компанияси Афғонистон Ислом Республикаси ҳукумати билан тахминий қиймати 129 миллион АҚШ доллари миқдоридаги 95 километрлик “Хайратон-Мозори Шариф” темир йўлини қуриш лойиҳаси бўйича шартнома имзолади. Мазкур темир йўл қурилиши 2010 йил 22 январида бошланиб, қисқа муддат ичида, яъни 2010 йил 4 ноябрь куни қуриб битказилди.

Фақатгина 2012 йилнинг 9 ойида Афғонистонга 2,9 миллион тонна юк ўтказили, шундан 2,2 миллион тоннаси транзит, 750 минг тоннаси экспорт юкларини ташкил этди [6].

Айни вақтда энг йирик халқаро бозорларни ўзаро боғлаб турган Марказий Осиёнинг муҳим геостратегик жойлашувини ҳисобга олган ҳолда, минтақамизнинг халқаро транспорт йўлаклари тизимига интеграциялашувини жадаллаштириш, “Шарқ-Ғарб” лойиҳаси доирасида Хитойдан бошланадиган, Қирғизистон ва Ўзбекистон орқали ўтадиган, кейинчалик янги барпо этилган Боку-Тбилиси-Карс темир йўл магистрали орқали Жанубий ва Шарқий Европага, “Шимол-Жануб” лойиҳаси доирасида қуриб битказилган Ҳайратон-Мозори Шариф темир йўли ва лойиҳалаштирилаётган Мозори Шариф-Ҳирот орқали Эрон, Покистон ва Ҳиндистон темир йўллари ҳамда Чохбаҳор ва Гвадар портларига олиб чиқадиган янги транспорт йўлагини шакллантириш [7], “Жаҳон банки, Осиё ва Ислом траққиёт банклари, бошқа халқаро институтлар экспертлари ёрдамида Марказий Осиёнинг минтақавий транспорт йўлакларини ривожлантириш стратегиясини ишлаб чиқиш ва шу асосда Марказий Осиё транспорт тизимини барқарор ривожлантириш бўйича минтақавий дастур қабул қилиш,... минтақа мамлакатлари Шанхай ҳамкорлик ташкилоти фаолиятида муҳим роль ўйнашини ҳисобга олиб, ушбу ташкилот доирасида транспорт юк ташиш жараёнларини интеграциялаштирган ҳолда бошқариш тизимини яратиш..., транспорт-логистика соҳасида мавжуд муаммоларни ҳал этишда мувофиқлаштирувчи тузилма бўладиган Марказий Осиё мамлакатлари транспорт коммуникациялари бўйича минтақавий кенгашни шакллантириш” вазифалари турибди [8].

ХУЛОСА

Юқорида билдирилган фикр ва мулоҳазалардан келиб чиққан ҳолда қуйидаги хулосаларни таъкидлаш жоиз деб ҳисоблаймиз, хусусан, биринчидан, юртимизда транспорт коммуникацияларини ривожлантириш, муқобил транспорт йўлакларини яратишга қаратилган улкан лойиҳаларнинг амалга оширилиши нафақат мамлакат ичида юк ташишга бўлган талабни қондирди, шу билан бир қаторда ташқи иқтисодий алоқаларнинг ўсишига ҳам ижобий таъсир кўрсатади, иккинчидан, транспорт коммуникация тизимининг чуқур ислоҳ қилиниши республикаимиз иқтисодиётини ривожлантириш, йирик табиий бойликларни ўзлаштириш учун қулай имкониятларни очиб берди.

REFERENCES

1. ЎзР МДА, М-37 жамғарма, 2- рўйхат , 197-иш, 64-варақ.

2. Шавкат Мирзиёев. “Марказий Осиё халқаро транспорт йўлаклари тизимида: стратегик истиқболлар ва фойдаланилмаган имкониятлар” халқаро конференция иштирокчиларига. // Шавкат Мирзиёев. Нияти улуғ халқнинг иши ҳам улуғ, ҳаёти ёруғ ва келажаги фаровон бўлади. 3-жилд. Т. Ўзбекистон, 2019, 349-бет.
3. И. А. Каримов. Европа–Кавказ–Осиё (ТРАСЕКА) транспорт тармоғини ривожлантиришга бағишланган халқаро анжуманда сўзлаган нутқ. // Ислом Каримов. Биз келажагимизни ўз қўлимиз билан курашимиз. Асарлар 7-жилд, Т., “Ўзбекистон” , 1999, 178– бет.
4. Олкоот М. Б. Второй шанс Центральной Азии. Москва-Вашингтон. – 2005, 486 с.
5. Зоҳидов А. А. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизминини такомиллаштириш. Иқтисодий фанлари доктори (Doctor of Science) илмий даражасини олиш учун тайёранган диссертация... Т., 2018, 129-130-бетлар.
6. 2012 йил 9 ойида “Ўзбекистон темир йўллари” ДАТКнинг ишлаб чиқариш иқтисодий фаолияти яқунлари ҳақида ахборот.
7. Шавкат Мирзиёев. “Марказий Осиё халқаро транспорт йўлаклари тизимида: стратегик истиқболлар ва фойдаланилмаган имкониятлар” халқаро конференцияси иштирокчиларига // Шавкат Мирзиёев. Нияти улуғ халқнинг иши ҳам улуғ, ҳаёти ёруғ ва келажаги фаровон бўлади. 3-жилд. Т., Ўзбекистон, 2019. 348-351 бетлар.
8. Шавкат Мирзиёев. “Марказий Осиё халқаро транспорт йўлаклари тизимида: стратегик истиқболлар ва фойдаланилмаган имкониятлар” халқаро конференцияси иштирокчиларига// Шавкат Мирзиёев. Нияти улуғ халқнинг иши ҳам улуғ, ҳаёти ёруғ ва келажаги фаровон бўлади. 3-жилд. Т., Ўзбекистон, 2019, 351-бет.
9. Baratov, R. (2021). Prospects of Higher Education System (on the Example of Uzbekistan). International Journal on Orange Technologies, 3(3), 128-131.
10. Баратов, Р. Ў. (2022). ТРАНСПОРТ ТИЗИМИДА ТАЪЛИМ ИСЛОҲОТЛАРИ ВА ИСТИҚБОЛЛАРИ. Academic research in educational sciences, 3(TSTU Conference 1), 90-95.
11. Baratov, R. U. (2019). INTEGRATION OF A SCIENCE, FORMATION, AND MANUFACTURE IN THE COURSE OF PROFESSIONAL TRAINING. In ОБЩЕСТВЕННЫЕ НАУКИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ: ПОЛИТОЛОГИЯ, СОЦИОЛОГИЯ, ФИЛОСОФИЯ, ИСТОРИЯ (pp. 51-54).