

MARKAZIY OSIYO TRANSPORT TIZIMINI RIVOJLANTIRISH SIYOSATIDA O‘ZBEKISTON TASHABBUSLARI

Meliyev No‘monxon Ibodulla o‘g‘li

Tayanch doktorant, Toshkent kimyo texnologiya instituti

E-mail: nomonxonmeliyev@gmail.com

ANNOTATSIYA

Ushbu maqolada Markaziy Osiyo transport tizimini rivojlantirishdagi O‘zbekistonning tashabbuslari va ularning mintaqaviy integratsiyaga ta’siri tahlil qilinadi. Maqola transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish, yangi transport yo‘llarini ochish va mavjud tarmoqlarni rivojlantirish bo‘yicha O‘zbekistonning faol siyosatini yoritadi. Shuningdek, maqolada O‘zbekistonning transport-kommunikatsiya sohasida xalqaro hamkorlikni kuchaytirish orqali mintaqadagi iqtisodiy va siyosiy barqarorlikka qo‘shgan hissasi o‘rganiladi.

Kalit so‘zlar: *Markaziy Osiyo, transport tizimi, O‘zbekiston tashabbuslari, transport infratuzilmasi, mintaqaviy integratsiya, tranzit yo‘llar, iqtisodiy hamkorlik, transport siyosati, xalqaro hamkorlik.*

ИНИЦИАТИВЫ УЗБЕКИСТАНА В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Мелиев Нуьмонхон Ибодулла угли

Докторант (PhD), Ташкентский химико-технологический институт

E-mail: nomonxonmeliyev@gmail.com

АННОТАЦИЯ

В данной статье анализируются инициативы Узбекистана по развитию транспортной системы Центральной Азии и их влияние на региональную интеграцию. В статье освещается активная политика Узбекистана по модернизации транспортной инфраструктуры, открытию новых транспортных коридоров и развитию существующих сетей. В статье также рассматривается вклад Узбекистана в экономическую и политическую стабильность в регионе путем укрепления международного сотрудничества в транспортно-коммуникационной сфере.

Ключевые слова: *Центральная Азия, транспортная система, инициативы Узбекистана, транспортная инфраструктура, региональная интеграция, транзитные маршруты, экономическое сотрудничество, транспортная политика, международное сотрудничество.*

INITIATIVES OF UZBEKISTAN IN THE POLICY FOR THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SYSTEM OF CENTRAL ASIA

Meliyev No'monxon Ibodulla ugli

Basic doctoral student, Tashkent Chemical-Technological Institut

E-mail: nomonxonmeliyev@gmail.com

ABSTRACT

This article analyzes Uzbekistan's initiatives in the development of the Central Asian transport system and their impact on regional integration. The article highlights Uzbekistan's active policy on modernizing transport infrastructure, opening new transport routes, and developing existing networks. The article also examines Uzbekistan's contribution to economic and political stability in the region by strengthening international cooperation in the transport and communication sector.

Keywords: *Central Asia, transport system, initiatives of Uzbekistan, transport infrastructure, regional integration, transit routes, economic cooperation, transport policy, international cooperation.*

KIRISH

Bugungi kunda O'zbekiston Markaziy Osiyo transport tizimini rivojlantirish siyosatida muhim tashabbuslarni ilgari surib, mintaqaning transport-logistika salohiyatini oshirishda yetakchi rol o'ynamoqda. O'zbekiston Respublikasi o'z milliy hamda mintaqa manfaatlariga xizmat qiluvchi ochiq, o'zaro manfaatli va konstruktiv tashqi siyosat olib borayotganini alohida e'tirof etish zarur. O'zbekiston 2017-yilda "Markaziy Osiyo transport tashuvlarini integratsiyalashgan boshqaruv tizimi" tashabbusini ilgari surdi. Bu tashabbus transport ta'riflarini birlashtirish, bojxona jarayonlarini soddalashtirish, yuk tashish xavfsizligini ta'minlash va logistik infratuzilmani rivojlantirishni ko'zda tutadi. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti huzuridagi Strategik va mintaqalararo tadqiqotlar instituti bo'lim boshlig'i Milana Bazarovaga ko'ra ilgari surilgan ushbu g'oyaning ahamiyati shundaki, bugungi kunda dengizga to'g'ridan-to'g'ri chiqa olmaydigan mintaqada davlatlari eksport qilinayotgan mahsulot qiymatining 70-80 foiziga yetadigan transport-tranzit xarajat qilishiga to'g'ri kelmoqda. Shu bilan birga, bojxona protseduralarining mukammal emasligi natijasida tashuvchilar mahsulot transportirovkasiga 40 % gacha vaqt yo'qotmoqda. Jahon banki logistika samaradorligi indeksiga ko'ra, Markaziy Osiyo davlatlari 167 ta davlat orasida quyi pog'onalarda joylashgan bo'lib, bu mintaqada transport sektori raqobatbardoshligini sezilarli ravishda pasaytiradi.

MUHOKAMA

Markaziy Osiyo transport tizimini rivojlantirish siyosatida O'zbekiston tomonidan olib borilgan tashabbuslarni ikki davrga bo'lib o'rganish maqsadga muvofiq bo'ladi. O'zbekiston mustaqillikka erishganidan to 2016-yilgacha bo'lgan davr, ya'ni birinchi prezident Islom Karimov boshchiligidagi davr (1991-2016) va ikkinchi Prezident Shavkat Mirziyoyev boshchiligidagi davr (2016-yildan hozirgacha).

O'zbekiston 1991-yilda mustaqillikka erishgach, Markaziy Osiyo mintaqasida transport tizimini rivojlantirish siyosati mamlakatning geostrategik o'rniga asoslanib, ichki va tashqi aloqalarni mustahkamlashga qaratildi¹. Islom Karimov hukumati davrida transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish va mintaqaviy integratsiyani rivojlantirish bo'yicha bir qator muhim tashabbuslar amalga oshirildi. Avvalo oldinda to'laqonli transport mustaqilligiga erishish va uni kengaytirish zaruriyati yotar edi. Chunki mustaqillikdan oldin O'zbekiston transport tizimi SSSRning yagona tarmoqlariga to'liq bog'liq edi². Birinchi hukumat davrida milliy transport tizimini shakllantirishga alohida e'tibor qaratildi. Masalan, 1996-yilda "Toshkent–Andijon–O'sh" magistral yo'lining Qamchiq dovoni orqali o'tuvchi tunnel qurilishi boshlandi³. Bu loyiha Farg'ona vodiysini mamlakatning boshqa hududlari bilan bog'lashda muhim ahamiyatga ega bo'ldi va keyinchalik Markaziy Osiyo transport yo'laklari uchun strategik nuqta sifatida xizmat qildi. 2001-yilda "Navoiy–Uchquduq–Sulton Uvaystog'"⁴ temir yo'l liniyasi (341 km) foydalanishga topshirildi, bu O'zbekistonning g'arbiy hududlarini rivojlantirish va xalqaro tranzit imkoniyatlarini kengaytirishga xizmat qildi. 1996-yilda O'zbekiston "Yevropa-Kavkaz-Osiyo" transport yo'lagi (TRASECA) dasturiga qo'shildi va Tejen–Seraxs–Mashhad temir yo'l magistrali qurilishida faol ishtirok etdi⁵. Bu loyiha Markaziy Osiyoni Eron va Turkiya orqali dunyo bozorlariga bog'lashga imkon berdi. 2010-yilda Afg'onistondagi "Xayraton–Mozori Sharif" temir yo'l liniyasi (75 km) qurilishi O'zbekiston Temir yo'llari tomonidan amalga oshirildi. Bu loyiha Markaziy Osiyodan Janubiy Osiyoga yo'l ochish va Afg'onistonni mintaqaviy transport tarmog'iga integratsiya qilishda muhim qadam bo'ldi. 1995-2010 – yillarga mo'ljallangan transport tizimini rivojlantirish dasturi doirasida avtomobil va temir yo'llarning raqobatbardoshligini oshirishga qaratilgan ishlar boshlandi. Masalan,

¹ Qodirov M. *Sovet davrida O'zbekistonning transport infratuzilmasi*. – Toshkent: Fan va texnologiya, 2020. 48-bet.

² Murodov B. *O'zbekiston temir yo'l transporti: tarixi va hozirgi holati*. – Toshkent: O'zbekiston temir yo'llari, 2017.

³ O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi. A-373 Toshkent — *O'sh avtomobil yo'lini Qamchiq va Rezak dovoni uchastkalarida tunnellar qurgan holda rekonstruksiya qilish va qurish ishlarini jadallashtirish to'g'risida* 314-sonli qarori.

⁴ Hurriyat. *Tub islohotlar samarasi*.

⁵ Пилин А. Г. *Транзитный потенциал стран Южного Кавказа. // Транспорт связ новых независимых государствах: Особенности и факторы развития*. – М., 2013. – С. 121-135.

“Toshguzar–Boysun–Qumqo‘rg‘on” temir yo‘l liniyasi (220 km) 2007-yilda foydalanishga topshirildi, bu mamlakatning janubiy hududlarini markaz bilan yanada yaqinlashtirdi. Bu davrda asosiy maqsad O‘zbekistonning transport tizimini mustaqil holga keltirish va mintaqadagi geosiyosiy izolyatsiyadan chiqish edi. Biroq, qo‘shni davlatlar bilan chegaraviy nizolar va ishonchsizlik tufayli mintaqaviy hamkorlik cheklangan edi.

Shavkat Mirziyoyev hukumat rahbarligiga kelgandan boshlab O‘zbekistonning transport siyosati ochiq hamkorlik va mintaqaviy integratsiyaga yo‘naltirildi. “O‘zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ – 28-son Prezident qarori qabul qilindi⁶. Qarorga ko‘ra, O‘zbekistonning transport-logistika tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi va uni amalga oshirish bo‘yicha “yo‘l xaritasi” tasdiqlandi. Markaziy Osiyo transport tizimini rivojlantirishda yangi yondashuvlar va faol tashabbuslar ilgari surildi. 2016-yilda “Angren–Pop” temir yo‘l liniyasi va Qamchiq tunneli (19,2 km) foydalanishga topshirildi. Bu loyiha Karimov davrida boshlangan bo‘lsa-da, Mirziyoyev davrida yakunlanib, Xitoy – Markaziy Osiyo – Yevropa tranzit yo‘lining muhim bo‘g‘iniga aylandi. Tunnel O‘zbekistonning ichki transport tizimini mustahkamlagan holda, xalqaro yuk tashish imkoniyatlarini kengaytirdi. Temir yo‘llarni elektrlashtirish ishlari jadallashtirildi. Masalan, Xovos–Bekobod, Maroqand–Qarshi va Buxoro yo‘nalishlari elektrlashtirilib, “Afrosiyob” tezyurar poezdlari Toshkent–Samarqand–Buxoro–Qarshi liniyalarida qatnay boshladi. Mirziyoyev davrida qo‘shni davlatlar bilan transport sohasidagi hamkorlik keskin yaxshilandi. 2017-yilda Turkmaniston bilan zamonaviy transport infratuzilmasini yaratish bo‘yicha kelishuvlar imzolandi, bu Markaziy Osiyo va Yaqin Sharqni bog‘lovchi yo‘nalishlarni rivojlantirdi⁷. Qozog‘iston bilan “Shimol-janub” yo‘nalishida multimodal transport yo‘laklarini shakllantirish bo‘yicha hamkorlik boshlandi, bu ikki mamlakatning tranzit salohiyatini oshirdi. Afg‘onistonni Markaziy Osiyo transport tarmog‘iga integratsiya qilish siyosati davom ettirildi. 2018-yilda Toshkentda Afg‘oniston bo‘yicha xalqaro konferensiya o‘tkazilib, transport-logistika sohasidagi hamkorlik muhokama qilindi. “Surxon–Puli Xumri” elektr uzatish liniyasi loyihasi (260 km) kelgusida Markaziy Osiyo energiyasini Janubiy Osiyoga eksport qilish imkonini beradi. 2025-yilda “Markaziy Osiyo–Yevropa Ittifoqi” sammitida transport va tranzit infratuzilmasini rivojlantirish bo‘yicha strategik kelishuvlar qabul qilindi. O‘zbekiston bu jarayonda faol ishtirok etib, mintaqaning global transport

⁶ O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti. *O‘zbekiston Respublikasining transport-logistika tizimini yanada rivojlantirish chora-tadbirlari to‘g‘risida* PQ-28-sonli qarori.

⁷ O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti. *O‘zbekiston – Turkmaniston: yaqin qo‘shnichilik va qardoshlik rishtalari mustahkamlanmoqda*.

tizimiga integratsiyasini ta'minlashga harakat qilmoqda. "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi doirasida Xitoy bilan hamkorlik chuqurlashdi, bu Markaziy Osiyo transport yo'laklarini Osiyo va Yevropa bozorlari bilan bog'lashga xizmat qildi. Birinchi hukumat davri transport tizimini mustaqillikka olib chiqish, ichki infratuzilmani rivojlantirish va xalqaro yo'laklarga qo'shilishga urg'u bergan bo'lsa-da, keng mintaqaviy hamkorlikka ta'sir qiluvchi ba'zi to'siqlar mavjud edi. Ikkinchi hukumat davri esa ochiq siyosat, qo'shni davlatlar bilan integratsiya va global transport tarmoqlariga chuqur kirib borishga qaratilgan tashabbuslarni oldinga surdi. O'zbekiston Prezidenti Sh.Mirziyoyev 2017-yilda Samarqandda o'tkazilgan mintaqaviy konferensiyada so'zlagan nutqida Markaziy Osiyoni "noyob imkoniyatlar va amalga oshirilmagan ulkan salohiyat mintaqasi", deb atagan edi⁸.

Har ikki davrda ham O'zbekistonning Markaziy Osiyo transport tizimidagi roli muhim bo'lib, geostrategik joylashuvi tufayli mintaqaning tranzit markaziga aylanish yo'lida katta qadamlar tashlandi. Markaziy Osiyo transport tizimini rivojlantirishda O'zbekistonning tashabbuslari mintaqa davlatlari tomonidan turli darajada qo'llab-quvvatlanmoqda, ammo bu munosabatlar siyosiy, iqtisodiy va geostrategik omillarga bog'liq holda o'zgarib turadi. Quyida Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston va Turkmanistonning O'zbekiston transport tizimiga oid tashabbuslariga munosabatini qisqacha ko'rib chiqamiz.

Qozog'iston O'zbekistonning transport tashabbuslarini umuman olganda ijobiy qabul qiladi va bu sohada hamkorlikni rivojlantirishga tayyor. Ikki mamlakatning geografik yaqinligi va iqtisodiy manfaatlari transport aloqalarini mustahkamlashga xizmat qiladi. Qozog'iston "Xitoy–Markaziy Osiyo–Yevropa" tranzit yo'lagida muhim rol o'ynaydi va O'zbekistonning "Qamchiq tunneli" loyihasi hamda temir yo'l modernizatsiyasi ushbu yo'nalishdagi yuk tashishni tezlashtiradi. 2017-yili ikki davlat o'rtasida "Shimol-Janub" transport yo'lagini rivojlantirish bo'yicha kelishuvlar imzolandi. Qozog'iston uchun O'zbekiston orqali Fors ko'rfazi va Janubiy Osiyo bozorlariga chiqish imkoniyati muhim. Ba'zi hollarda Qozog'iston o'zining tranzit markazi sifatidagi ustun mavqeini saqlab qolishni xohlaydi, shuning uchun O'zbekistonning mustaqil transport yo'laklari (masalan, Afg'oniston orqali) rivojlanishi Qozog'iston tranzit daromadlariga raqobat tug'dirishi mumkin.

Qirg'iziston O'zbekistonning transport tashabbuslariga dastlab ehtiyotkorlik bilan yondashgan bo'lsa-da, Mirziyoyev davridagi ochiq siyosatdan keyin munosabatlar ancha yaxshilandi. Qirg'iziston O'zbekistonning transport loyihalarini o'zining eksport imkoniyatlarini kengaytirish uchun foydali deb biladi.

⁸ Mirziyoyev Sh.M. *O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyevning Samarqand shahrida o'tgan "Markaziy Osiyo: yagona tarix va umumiy kelajak, barqaror rivojlanish va taraqqiyot yo'lidagi hamkorlik" mavzusidagi xalqaro konferensiyada so'zlagan nutqi.*

“O‘zbekiston–Qirg‘iziston–Xitoy” temir yo‘l loyihasi Qirg‘iziston uchun Xitoy bozoriga chiqishda strategik ahamiyatga ega. Tarixiy chegaraviy nizolar va suv resurslari bo‘yicha kelishmovchiliklar vaqti-vaqti bilan transport sohasidagi hamkorlikka soya solar edi. Shu bilan birga, Qirg‘izistonning ichki infratuzilma muammolari (masalan, yo‘llarning yaroqsizligi) O‘zbekiston tashabbuslari samarasini pasaytirishi mumkin.

Tojikistonning O‘zbekiston transport tashabbuslariga munosabati birinchi hukumat davrida keskin salbiy bo‘lgan, ammo 2016-yildan keyin munosabatlarda iliqlik davri boshlandi. Tojikiston O‘zbekistonning transport tizimini rivojlantirishdagi sa‘y-harakatlarini o‘zining izolyatsiyadan chiqish imkoniyati sifatida ko‘radi. 2018-yilda ikki davlat o‘rtasida chegaralar ochilgach, “Toshkent – Dushanbe” avtomobil va temir yo‘l aloqalari qayta tiklandi. O‘zbekistonning temir yo‘l modernizatsiyasi Tojikistonning Turkmaniston va Eron orqali Fors ko‘rfaziga chiqishini osonlashtirdi. Bundan tashqari, O‘zbekiston Tojikistonning “Rog‘un GES” loyihasiga qarshilikni yumshatib, transport sohasida hamkorlikni rivojlantirishga zamin yaratdi. Tojikiston o‘zining geosiyosiy va iqtisodiy zaifligi tufayli O‘zbekistonning mintaqadagi yetakchi rolidan xavotirda. Shu sababli, ba‘zi loyihalarda (masalan, tranzit tariflari bo‘yicha) kelishmovchiliklar yuzaga kelishi mumkin.

Turkmaniston O‘zbekistonning transport tashabbuslariga neytral, lekin pragmatik nuqtai nazardan yondashadi. Ikki davlat o‘rtasidagi hamkorlik asosan iqtisodiy foyda va tranzit imkoniyatlariga qaratilgan. “O‘zbekiston – Turkmaniston – Eron” transport yo‘lagi Turkmaniston uchun muhim, chunki bu yo‘nalish uning neft va gaz eksportini diversifikatsiya qilishga yordam beradi. 2017-yilda ikki davlat o‘rtasida transport-logistika bo‘yicha memorandum imzolandi va “Turkmanboshi–Farob” chegaraviy yo‘nalishi modernizatsiya qilindi. O‘zbekistonning Afg‘oniston orqali Janubiy Osiyoga yo‘l ochish tashabbusi ham Turkmaniston manfaatlariga mos keladi. Turkmanistonning o‘ziga xos siyosati va cheklangan ochiqligi O‘zbekiston tashabbuslarining to‘liq samara berishiga to‘sqinlik qilishi mumkin. Shu bilan birga, Turkmaniston o‘z portlari (Turkmanboshi) orqali tranzitni ko‘paytirishni afzal ko‘radi, bu esa O‘zbekistonning mustaqil yo‘laklariga biroz raqobat tug‘diradi.

Bundan tashqari O‘zbekiston ilgari surayotgan tashabbuslarga oid umumiy tendensiyalar mavjud. Ular ham alohida ahamiyat kasb etmasdan qolmaydi. O‘zbekistonning transport tashabbuslari Markaziy Osiyo davlatlari uchun umumiy iqtisodiy foyda keltiradi, chunki ular mintaqaning global bozorlarga chiqishini osonlashtiradi. Prezident Mirziyoyev davridagi diplomatik ochiqlik tufayli bu tashabbuslar ko‘proq qo‘llab-quvvatlanmoqda. Mintaqadagi davlatlar o‘rtasidagi

tarixiy raqobat, infratuzilma sifatidagi nomutanosiblik va moliyaviy resurslarning cheklanganligi O'zbekiston tashabbuslarining tez amalga oshirilishiga to'sqinlik qiladi. Bundan tashqari, har bir davlat o'z tranzit daromadlarini himoya qilishga intiladi, bu esa manfaatlar to'qnashuviga olib keladi.

Markaziy Osiyo davlatlari O'zbekistonning transport tashabbuslarini asosan ijobiy qabul qilmoqda, lekin hamkorlikning chuqurligi har bir mamlakatning ichki siyosati, iqtisodiy imkoniyatlari va geosiyosiy manfaatlariga bog'liq. O'zbekistonning Markaziy Osiyo transport tizimini rivojlantirishdagi tashabbuslari dunyoning yetakchi davlatlari tomonidan ijobiy qabul qilinmoqda, chunki bu tashabbuslar nafaqat mintaqaviy, balki global transport va iqtisodiy aloqalarni mustahkamlashga xizmat qiladi.

NATIJALAR

Transport tizimini rivojlantirishdagi asosiy yo'nalishlar, dunyo tajribasi, mintaqaviy imkoniyatlar hamda O'zbekiston tashabbuslari alohida tahlil qilindi.

Birinchidan, dunyo tajribasi asosida olingan xulosalarga ko'ra, zamonaviy transport tizimlarini rivojlantirishda integratsiyalashgan yondashuvlar, raqamlashtirish va multimodal transport yo'llari, shuningdek, barqaror siyosiy muhitning ahamiyati katta. Markaziy Osiyo uchun bunday tajribalar muvaffaqiyatli transport strategiyalarini shakllantirishda asosiy model bo'lib xizmat qiladi.

Ikkinchidan, mintqa transport tizimini rivojlantirish imkoniyatlari ko'rib chiqildi. Afg'onistonning tranzit mamlakat sifatidagi o'rni, Janubiy Osiyo bilan bog'lanish, transport yo'llarini rivojlantirish orqali mintaqaviy iqtisodiy o'sish va savdo aloqalarini mustahkamlash mumkinligi ta'kidlandi. Biroq, bu imkoniyatlarni amalga oshirish uchun xavfsizlik va siyosiy barqarorlikni ta'minlash zaruriyatini hisobga olish lozim.

Uchinchidan, O'zbekiston tashabbuslari mintaqaviy transport integratsiyasini kuchaytirishning asosiy harakatlantiruvchi kuchi sifatida ajralib turadi. O'zbekistonning Afg'oniston orqali tranzit yo'llarni ochish, xalqaro loyihalarda faol ishtirok etish va mintaqani birlashtiruvchi tashabbuslari, mintaqaviy barqarorlik va taraqqiyotga xizmat qiladi. Ayniqsa, O'zbekistonning transport diplomatiyasi va infratuzilma sohasidagi islohotlari mintaqaning iqtisodiy rivojlanishida bevosita ijobiy ahamiyat kasb etadi.

Afg'oniston omilini hisobga olgan holda Markaziy Osiyo transport tizimini rivojlantirish faqat iqtisodiy jihatdan emas, balki geosiyosiy va ijtimoiy barqarorlikni ta'minlash nuqtai nazaridan ham strategik ahamiyatga egaligini ta'kidlash zarur. Bunda, xalqaro tajribani o'rganish, mintaqaviy imkoniyatlardan samarali foydalanish va O'zbekistonning tashabbuslarini kuchaytirish orqali transport tizimini

modernizatsiya qilish va mintaqaviy integratsiyani rivojlantirish imkoniyatlari ochiladi. Ma'lum bir mintaq yoki davlatning transport tizimini rivojlantirish, unga hududiy chegaradosh yoki mintaqaviy yaqin bo'lgan mamlakatlar bilan o'rtadagi hamkorlikni talab etadi.

XULOSA

Ushbu maqolaga xulosa qilar ekanmiz, O'zbekistonning transport tashabbuslari kuchli jihatlarga asoslangan holda mintaqada tranzit markazi sifatida yetakchi o'rinni egallash imkoniyatiga egaligini e'tirof etish zarur. Geografik afzalliklar, diplomatik muvaffaqiyatlar va xalqaro qo'llab-quvvatlash bu jarayonda muhim rol o'ynaydi. Biroq, moliyaviy resurslarning yetishmasligi, mintaqadagi beqarorlik va infratuzilma nomutanosibliigi kabi zaif jihatlarning loyihalarni to'liq ro'yobga chiqarishda to'siq bo'lib turaveradi. Ushbu muammolarni bartaraf etish uchun O'zbekiston xalqaro hamkorlikni yanada chuqurlashtirishga va ichki imkoniyatlarini mustahkamlashga e'tibor qaratishi zarur. Markaziy Osiyo davlatlari transport tizimini rivojlantirish siyosatida Afg'oniston omilining ahamiyatini o'rganish, mintaqaning iqtisodiy, siyosiy va xavfsizlik barqarorligini ta'minlash nuqtai nazaridan muhimdir.

ADABIYOTLAR RO'YHATI

1. Артиқов Ж.Й. Ўзбекистон Республикаси ташқи сиёсати ва транскомуникация муаммолари. Сиё. фан. ном. дисс. – Тошкент, 2005.
2. Қодиров И. Ўзбекистон Республикаси транспорт дипломатияси: муаммолар ва уларнинг ечимлари. Сиё. фан. ном. дисс. – Тошкент, 2005.
3. Кучаров Ч. Марказий Осиёнинг минтақавий интеграцион жараёни муаммолари (геосиёсий таҳлил тажрибаси). Сиё. фан. док. дисс. – Тошкент, 2009. – 323 б.
4. Сирожов О. Марказий Осиёдаги минтақавий ҳамкорлик жараёнларида Ўзбекистон манфаатлари. Сиё. фан. док. дисс. – Тошкент, 2018. – 209 б.
5. Зоҳидов А.А. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмининг такомиллаштириш. Иқт. фан. док. (Doctor of Science) дисс. – Тошкент, 2018. – 242 б.
6. Бўронов С.М. Афғонистонда вазиятни барқарорлаштириш жараёнида Ўзбекистон иштирокининг геосиёсий жиҳатлари. Сиё. фан. фал. док. дисс. ... автореф. – Тошкент, 2020. – 54 б.
7. Сайдалиев У. Международная антитеррористическая операция в Афганистане и ее влияние на геополитику Центральной Азии. Автореф. дисс. канд. пол. наук. – Бишкек, 2009. – 21 с;

8. Казанцева Е.В. Геополитические и геостратегические процессы в Центральной Азии и Закавказье на рубеже XX и XXI века. Автореф. дисс. канд. пол. наук. – Ростов-на-Дону, 2012. – 191 с;
9. Larry P. Goodson. Afghanistan's Endless War: State Failure, Regional Politics, and the Rise of the Taliban. – Washington: University of Washington Press, 2001. – 279 p. Stephen Tanner. Afghanistan: A Military History from Alexander the Great to the War against the Taliban. – Massachusetts, Da Capo Press, 2009/ - 392 p.
10. Мамин А. *Выступление Премьер-Министра РК на расширенном заседании Правительства с участием Президента К. Токаева.*
<https://primeminister.kz/ru/news/vystuplenie-premer-ministra-rk-a-mamina-na-rasshirennom-zasedanii-pravitelstva-s-uchastiem-prezidenta-k-tokaeva-2605733>
11. World Bank. *A combination of investments and efficiency measures can reduce travel times along the corridor by half and triple trade flows by 2030.*
<https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor>