



“BIR MAKON – BIR YO‘L” – GLOBAL INVESTITSION LOYIHANING BUGUNGI KUNDAGI AHAMIYATI

Muallif: Mustafakulov Sherzod ¹

Affilyatsiya: Xalqaro Nordik universiteti rektori ¹

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.17596696>

ANNOTATSIYA

Mazkur ishda “Bir makon – bir yo‘l” tashabbusining global investitsion loyihalar tizimidagi o‘rni va uning bugungi kundagi iqtisodiy, siyosiy hamda geostrategik ahamiyati tahlil etiladi. Unda tashabbus doirasida Xitoy va boshqa ishtirokchi mamlakatlar o‘rtasidagi infratuzilma, transport, savdo va energetika sohalaridagi hamkorlikning rivojlanish tendensiyalari, investitsiya oqimlarini kengaytirish imkoniyatlari hamda mintaqaviy integratsiyani chuqurlashtirishdagi roli yoritiladi. Shuningdek, loyiha doirasida O‘zbekistonning ishtiroki va milliy iqtisodiyot uchun yaratayotgan imkoniyatlar ham ko‘rib chiqiladi.

Kalit so‘zlar: “Bir makon – bir yo‘l”, global investitsiya, infratuzilma loyihalari, mintaqaviy integratsiya, xalqaro hamkorlik, transport koridorlari, iqtisodiy rivojlanish, savdo aloqalari.

KIRISH

Jahonda yuz berayotgan globallashtirish va integratsiya jarayonlarining avj olishi davlatlar o‘rtasidagi savdo aloqalarining kengayishiga olib keldi. Ushbu jarayon, birinchidan, transport kommunikatsiyalari tizimini rivojlantirish, shuningdek, yangi, arzon va qisqa transkontinental tranzit koridorlarini shakllantirishni talab etayotgan bo‘lsa, ikkinchidan, mintaqalar mamlakatlarining jahon transport tizimi bilan tutashuvchi transport sohasini o‘zaro muvofiqlashtirishni taqozo etmoqda.

Ayni damda, ko‘plab davlat rahbarlari tomonidan transport loyihalarini amalga oshirish yuzasidan tashabbuslar ilgari surilayotgan bo‘lib, muhim loyihalardan biri sifatida «Buyuk ipak yo‘li»ni qayta tiklashga qaratilgan harakatlarni ham qayd etish joiz. Mazkur yo‘nalishda birgina Xitoy tomonidan «Bir makon – bir yo‘l» global transport koridorlarini yaratish bo‘yicha ishlab chiqilgan loyihani amalga oshirish uchun dastlabki bosqichda 900 mlrd AQSH dollaridan ziyod mablag‘ni ajratish rejalashtirilayotganligini qayd etish joiz. Bu kabi transport koridorlarining ishga tushishi xalqaro tashuvlarda ham vaqtni, ham ortiqcha xarajatlarni tejashiga olib keladi.

Ma‘lumki, Xitoy 2013-yilda Yevroosiyo mamlakatlari o‘rtasidagi hamkorlik aloqalarini kengaytirish maqsadida “Bir makon – bir yo‘l” deb nomlangan iqtisodiy taraqqiyotning yangi strategiyasini e‘lon qildi. Shu tariqa Xitoy raisi Si Szipin ko‘p asrlik Buyuk Ipak yo‘lini qayta tiklash borasidagi o‘z g‘oyalarini amalga oshirmoqda. Yangi Ipak yo‘lini tashkil qilish g‘oyasi Si Szipin tomonidan 2013-yilning 7-sentyabr kuni ilgari surilgan edi. Oradan bir oy o‘tib, u Indoneziya parlamentida so‘zlagan nutqida XXI-asrning Buyuk Ipak yo‘li haqidagi fikrlarini takrorladi.

Jahon amaliyotida transport tizimini rivojlantirishga qaratilgan maxsus tadqiqot markazlari tashkil etilgan va ushbu yo‘nalishdagi muammolarning ilmiy yechimini

topishga bag'ishlangan maqsadli ilmiy izlanishlar olib borilmoqda. Jumladan, dengizga to'g'ridan to'g'ri chiqish imkoniyati bo'lmagan davlatlar uchun muqobil bo'lgan arzon va qisqa transport koridorlarini yaratish, multimodal transport koridorlaridan foydalanishni rivojlantirish, zamonaviy va qulay transport-logistika xizmatlarini joriy etish, tovar tannarxida transport xarajatlarini qisqartirish kabi masalalarga keng ilmiy doiralar tomonidan alohida e'tibor qaratilmoqda.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 2-dekabrda PQ-3422-sonli «2018-2022 yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va yuk tashishning tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiyalash chora-tadbirlari to'g'risida»gi Qarori, 2017-yil 7-fevraldagi PF-4947-sonli «O'zbekiston Respublikasini yanada rivojlantirish bo'yicha Harakatlar strategiyasi to'g'risida»gi hamda 2015-yil 6-martdagi PF-2313-sonli «2015-2019 yillarda muxandislik kommunikatsiya va yo'l-transport infratuzilmasini rivojlantirish va modernizatsiya qilish dasturi to'g'risida»gi farmonlari soha rivoji uchun huquqiy-me'yoriy hujjat vazifasini o'taydi.

ASOSIY QISM

Bugungi kunda xalqaro iqtisodiy munosabatlarning rivojlanishi, integratsion jarayonlarning tobora chuqurlashishi va xalqaro savdo samaradorligining transport logistikasiga bog'lanib qolishi mamlakatlarning bir loyiha ostida birlashish zaruriyatini keltirib chiqardi. Ushbu zaruriy jarayonni ro'yobga chiqarish va mintaqalararo integratsion aloqalarni rivojlantirish maqsadida Xitoy Xalq Respublikasi "Bir makon – bir yo'l" loyihasi tashabbusini ilgari surmoqda.

O'tgan yili Xitoy poytaxti Pekinda "Bir makon – bir yo'l" deb nomlangan xalqaro anjuman bo'lib o'tgan edi. Xalqaro hamkorlik aloqalarni rivojlantirishga bag'ishlangan anjumanda O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev ham ishtirok etdi va nutq so'zlashdi.

Pekinining "Bir makon – bir yo'l" loyihasi uchta qit'ada joylashgan 60 ta davlatni qamrab oladi. Loyiha 10 million aholi istiqomat qiladigan Siandan boshlanishi belgilangan. Bu shaharni xitoyliklar sivilizatsiya beshigi sifatida ko'rishadi. Bir vaqtlar sayyoramizning eng yirik shahri bo'lgan Sian ming yillar davomida Xitoyning poytaxti vazifasini o'tagan.

1-jadval
Tadqiqot davomida o'rganilayotgan 48 ta "Bir makon – bir yo'l"
qatnashchilarining iqtisodiyoti ro'yxati¹

Mintaqa	Iqtisodiyotlar
Sharqiy Osiyo	Xitoy Xalq Respublikasi, Mo'g'uliston
Janubi-Sharqiy Osiyo	Brunej Sultonligi, Kambodja, Indoneziya, Lao Xalq Demokratik Respublikasi, Malayziya, Myanmar, Filippin, Singapur, Tailand, Sharqiy Timor, Vetnam
Janubiy Osiyo	Afg'oniston, Bangladesh, Butan, Hindiston, Maldiv orollari, Nepal, Pokiston, Shri Lanka
Markaziy Osiyo	Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston, Turkmaniston, O'zbekiston
Yaqin Sharq va Shimoliy Afrika	Bahrayn, Misr, Eron, Iroq, Isroil, Iordaniya, Quvayt, Livan, Ummon, Qatar, Saudiya Arabistoni, Falastin Milliy Ma'muriyati, Suriya, Birlashgan Arab Amirligi, Yaman
XI-asr Dengiz Ipak Yo'li	Efiopiya, Kenya, Marokash, Yangi Zelandiya, Panama, Koreya, Janubiy Afrik

¹ Manba: China International Trade Institute

Loyihaga ko'ra, Markaziy Osiyo, Yaqin Sharq, Janubiy Osiyo, Janubiy-Sharqiy Osiyo va Yevropaning ayrim mintaqalari moliya bilan ta'minlanadi. Tahlilchilarning fikricha, Yangi Buyuk Ipak yo'lining tashkil qilinishi Xitoyni jahondagi yetakchi davlatlardan biriga aylantirishni maqsad qilib qo'ygan. Shuningdek, "osmon osti mamlakati"ning Osiyo-Tinch okeani mintaqasida ham nufuzi ortadi, hamda mintaqadagi siyosiy va iqtisodiy ta'siri kengayadi (1-jadval).

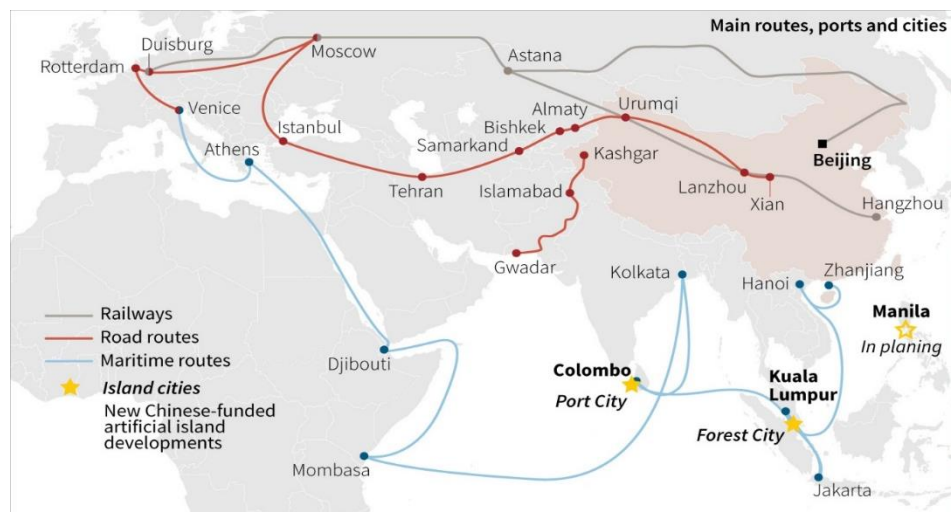
Mutaxassislarning fikriga ko'ra, Xitoy o'zining temiryo'l va qurilish kompaniyalari xorijga chiqishidan manfaatdor hisoblanadi. Rossiya-Xitoy hukumatlari temiryo'l masalasida bir qator loyihalarni birgalikda ishlab chiqmoqda. Hozirda Xitoy Pekin – London yo'nalishida tezyurar poyezdlar qatnovini yo'lga qo'yish bo'yicha ham bosh qotirmoqda. Agar bu loyiha amalga oshadigan bo'lsa, u holda yo'lovchilar atigi ikki kun ichida Londondan Pekingga yoki Pekindan Londonga yetib olishlari mumkin bo'ladi.

Shuni ta'kidlash lozimki, Xitoy bundan avval dunyoda eng uzoq masofali yuk poyezdi yo'nalishini ishga tushirgan edi. Bu yo'nalish mamlakat shimoliy-sharqidagi Xarbin shahri va Germaniyaning Gamburg shahrini o'zaro bog'laydi. Xitoyga tegishli SHRC (China railway construction) davlat korporatsiyasi Kaliforniyaga qadar o'ta tezyurar poyezdlar qatnovini yo'lga qo'yish loyihasi ustida ish olib bormoqda. Loyihaning qiymati 68 milliard dollarga teng ekani aytilmoqda.

2014-yilda Afrika Ittifoqining Addis-Abebedagi qarorgohida nutq so'zlagan Xitoy Davlat Kengashining bosh vaziri Li Kesyen o'z mamlakati Afrika qit'asi davlatlari poytaxtlarini o'zaro bog'lovchi qit'alararo tezyurar poyezdlar qatnovini ishlab chiqish rejasini qo'llab-quvvatlashini bildirgan edi. Shuni eslatib o'tish kerakki, hozircha Afrika mamlakatlarini bog'lovchi temiryo'l tarmog'i mavjud emas. Bundan 100 yil avval Buyuk Britaniya va Fransiya Afrikada temiryo'l tarmog'ini yaratish masalasini muhokama qilgan ammo, amalga oshmay qolgan edi.

"Bir makon — bir yo'l" loyihasi doirasida tashkil etiladigan transport yo'lagi Avstraliya va Indoneziyani, Osiyo mamlakatlarini, Yevropa, Afrika va Lotin Amerikasi orqali AQSH bilan bog'laydi. Hisob-kitoblarga qaraganda, Yangi Ipak yo'li sayyoramiz aholisining yarmidan ko'prog'ini, to'g'rirog'i 4,4 milliard kishi istiqomat qiladigan mamlakatlarni qamrab oladi. Yangi Ipak yo'lining quruqlikdagi qismida uchta temiryo'l yo'lagi barpo etiladi. Shimoliy yo'lak Rossiya hududlaridan o'tadi. Markaziy va janubiy yo'lak esa Markaziy va O'rta Osiyo mamlakatlari hududlaridan o'tishi rejalashtirilgan.

Keyinchalik temiryo'llar yo'laklariga avtomobil yo'llari ham qo'shiladi. Yangi Ipak yo'lining asosiy yo'nalishi O'rta Osiyodan o'tadi. Bu yo'lakning uzunligi 6 ming 500 kilometrni tashkil qilib, uning 4 ming kilometri Xitoyning Tinch okeani sohillaridan Sinjon – Uyg'ur Muxtor O'lkasigacha bo'lgan yo'ldir. U yerdan Qozog'iston, O'zbekiston, Turkmaniston orqali Eron, Iroq, Suriya va Turkiyaga boradi. U yog'i esa Yevropaga bir qadam. Dengiz yo'li ham xuddi qadimgi savdo yo'li singari Guanchjoudan boshlanadi va V'etnam, Tailand, Malayziya, Singapur va Indoneziya orqali Qizil dengizga chiqib, Afrikagacha yetib boradi. Yangi transport yo'laklari Xitoydan ortilgan yuklarni qisqa muddatlarda Yevropaga yetkazishni o'z oldiga maqsad qilib qo'ygan (1-rasm).



1-rasm. «Bir makon — bir yo'l» loyihasi doirasida tashkil etiladigan transport yo'lagi²

Tashabbus negizida Xitoy ichki bozorining to'yinishi sababidan bozor topa olmay qiynalayotgan Xitoy shirkatlari uchun Yevroosiyo mamlakatlari hududida multi-milliard dollarlik infratuzilma loyihalarini vujudga keltirish, ular Xitoyning ommaviy banklaridan beriladigan imtiyozli kreditlar orqali Xitoydagi firmalar tomonidan barpo etilishi yotadi, desak mubolag'a bo'lmaydi.

«Bir makon – bir yo'l» loyihasining diqqatga sazovor joyi shundaki, u nafaqat quruqlik va dengizda, balki axborot texnologiyalari sohasida ham markazi Xitoy bo'lgan hamkorlikni taklif etadi. Xitoy bu sohada «Dijital ipak yo'li» qurilishini barcha mamlakatlar bilan birgalikda amalga oshirishiga harakat qilmoqda. Mazkur sohada Xitoyning Huawei, ZTE, China Telecom, China Mobile shirkatlari allaqachon dunyoga tanilib ulguran.

Xitoyning «Bir makon – bir yo'l» tashabbusi dunyo mamlakatlari tomonidan katta qiziqish bilan o'rganilmoqda. Mamlakatimizda ham bu loyiha tafsilotlari tadqiq etilishi, voqealar rivoji sinchkovlik bilan kuzatilishi lozim, deb hisoblaymiz. Eng muhimi, biz uchun «Bir makon – bir yo'l» qaysi o'rinda foydayu, qaysi o'rinda xavf – shularni bilib olishimiz lozim.

Koronavirus pandemiyasi sharoitida, ushbu loyihaning rivojlanish jarayonlaridagi zamonaviy muommolarning tarkibi o'zgarib boradi. Loyihaning rivojlanish tendensiyasi esa rivojlangan va rivojlanayotgan mamlakatlarning iqtisodiy inqirozdan chiqish strategiyalariga bog'liq bo'ladi.

Xitoy va Markaziy Osiyo transport koridorlarining logistik rivojlanish xususiyatlari. Xitoy va Markaziy Osiyo transport koridorlarining rivojlanishi hamda logistik imkoniyatlarning kengayib borishi ikki yirik mintaqa uchun ulkan istiqbollarni ochib beradi. Mintaqalarning chegaraviy holati va uzoq yillik mushtarak tarixi ushbu mamlakatlarni yagona logistik tizim ostida birlashtirish imkoniyatini beradi.

Mintaqani rivojlantirishga qaratilgan muhim loyihalarni amalga oshirish maqsadida 2018-yilning noyabr oyida Samarqandda «Markaziy Osiyo: yagona tarix va umumiy kelajak, barqaror rivojlanish va taraqqiyot yo'lidagi hamkorlik» mavzusida xalqaro konferensiya o'tkazildi. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev ushbu tadbirda hozirgi kunda mintaqaviy hamkorlikni barcha muhim

² <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>

sohalar bo'yicha rivojlantirish tendensiyalari haqida so'zladi va Markaziy Osiyo bo'yicha qator tashabbuslarni ilgari surdi.

Davlat rahbarining asosiy tashabbuslaridan biri – Markaziy Osiyo bo'yicha BMT rezolyutsiyasini qabul qilish taklifi xalqaro hamjamiyat tomonidan keng qo'llab-quvvatlandi, 2019-yilda BMT Bosh Assambleyasi "Markaziy Osiyo mintaqasida tinchlik, xavfsizlik va barqaror ijtimoiy-iqtisodiy taraqqiyotni ta'minlash bo'yicha mintaqaviy va xalqaro hamkorlik" rezolyutsiyasini qabul qildi. Rezolyutsiyada transport infratuzilmasi va tranzit yo'laklarini rivojlantirish, yangi avtomobil va temir yo'llar, aviaqatnovlarni ochish orqali barcha transport turlarining o'zaro hamkorligini kuchaytirishga alohida etibor qaratilgan.

Markaziy Osiyoda mavjud transport yo'laklarini takomillashtirish va yangilarini shakllantirish dolzarbligini e'tirof etgan holda, davlatimiz rahbari Samarqandda bo'lib o'tgan tadbirda Toshkent shahrida transport yo'laklari bo'yicha xalqaro konferensiyani tashkil etish tashabbusi bilan chiqdi.

Asosiy maqsad – mintaqaning tranzit salohiyatini birgalikda rivojlantirish, xalqaro transport yo'laklaridan foydalanish samaradorligini oshirish, xalqaro tashuvlar jarayonidagi turli to'siqlarni bartaraf etishga qaratilgan chora-tadbirlarni ishlab chiqish, meyoriy-huquqiy baza va tarif siyosatini takomillashtirish hisoblanadi.

Ayrim malumotlarga ko'ra, Markaziy Osiyo mamlakatlari temir yo'llarining uzunligi 22 ming kilometrga teng. Qozog'iston eng yirik va eng ko'p foydalaniladigan temir yo'llar tizimiga ega, uning hissasiga mintaqadagi temir yo'llarning 66 foizi va barcha yuk tashishlarning 84 foizi to'g'ri keladi. Mintaqadagi temir yo'llarning qariyb 18 foizi O'zbekiston hududidan o'tadi va barcha tashishlarning qariyb 11 foizi mamlakat hissasiga to'g'ri keladi. Turkmaniston taxminan 12 foiz mintaqaviy temir yo'llarga egalik qiladi va barcha tashishlarning 4 foizini ta'minlaydi (2-jadval).

2-jadval
BMBY loyihasi natijasida Markaziy Osiyo davlatlarida transport xarajatlarining qisqarishi³

	Xitoy	Qozog'iston	Qizg'iziston	Tojikiston	Turkmaniston	O'zbekiston
Xitoy	0%	13%	46%	0%	0%	8%
Qozog'iston	13%	17%	1%	46%	63%	28%
Qizg'iziston	46%	1%	0%	33%	41%	37%
Tojikiston	0%	46%	33%	0%	4%	7%
Turkmaniston	0%	63%	41%	4%	0%	13%
O'zbekiston	8%	28%	37%	7%	13%	1%

Xitoy va qo'shni mamlakatlar bilan transport tashuvlari osonlashishi hamda tezlashishi hisobiga unga sarflanadigan xarajat qisqarishiga erishish mumkin. O'zbekiston misolida olib ko'radigan bo'lsak, loyiha asosida infrastruktura obyektlari yaxshilanishi, yangi yo'llar barpo qilinishi hisobiga barcha ishtirokchilar bilan transport xarajatlarida ijobiy o'zgarish sodir bo'ladi.

Xususan, Qirg'iziston bilan tashiladigan transport xarajatlari 37 foizgacha, Qozog'iston bilan esa 28 foizgacha qisqarishiga erishish mumkin. Boshqa ishtirokchi davlatlar bilan ham transport va yuk tashish borasida xarajatlarni minimallashtirish imkoni mavjud. Xitoy hukumati yo'llar qurilishi va yangi infrastruktura inshootlarini

³ Mazkur hisob kitoblar Jahon Bankining 2019 yilda ushbu loyiha bo'yicha tayyorlagan hisoboti va tahlillari asosida ishlab chiqilgan.

barpo qilishda katta tashabbus ko'rsatmoqda, moliyaviy mablag'larni o'z zimmasiga olishini ta'kidlab kelmoqda.

Markaziy Osiyoda qo'shimcha yuk tashish oqimlarini jalb etish imkonini beradigan yangi transport va tranzit yo'laklarini shakllantirish, transport va logistika sohasida kadrlar tayyorlash bo'yicha xorijiy tajribani o'rganib, xalqaro logistika markazlari tarmog'ini yaratish, mintaqa transport-logistika salohiyatini rivojlantirish uchun xorijiy mamlakatlarning portlaridan samarali foydalanish uslublarini shakllantirish, Markaziy Osiyoda Janubiy va Janubi-Sharqiy Osiyo, Yevropa, Yaqin va O'rta Sharq mamlakatlarini birlashtiruvchi muhim tranzit yo'l bo'lib xizmat qiladigan yagona integratsiyalashgan tizimni yaratish masalalari mintaqa uchun dolzarb ahamiyat kasb etadi.

XULOSA

Xulosa qilib aytganda, "Bir makon – bir yo'l" tashabbusi bugungi global iqtisodiy hamkorlikning eng yirik va strategik ahamiyatga ega loyihalaridan biri bo'lib, u nafaqat infratuzilmani modernizatsiya qilish, balki mintaqalar o'rtasida barqaror savdo, investitsiya va madaniy aloqalarni rivojlantirishga xizmat qilmoqda. Loyiha ishtirokchi mamlakatlar uchun yangi iqtisodiy imkoniyatlar yaratib, ularni jahon xo'jalik tizimiga chuqurroq integratsiya qiladi. Shu orqali global iqtisodiy o'sishning yangi markazlari shakllanmoqda va xalqaro transport-logistika tizimi barqaror rivojlanish sari yo'naltirilmoqda.

O'zbekiston uchun esa ushbu tashabbus iqtisodiyotning raqobatbardoshligini oshirish, eksport salohiyatini kengaytirish va xorijiy investitsiyalarni jalb etishda muhim omil bo'lib xizmat qilmoqda. Mamlakatning geografik joylashuvi, transport tarmoqlari va iqtisodiy salohiyati "Bir makon – bir yo'l" loyihasida strategik o'rinni egallash imkonini beradi. Shu bois, O'zbekistonning bu tashabbusdagi faol ishtiroki nafaqat milliy manfaatlarga, balki butun mintaqaning iqtisodiy taraqqiyotiga ham ijobiy ta'sir ko'rsatadi.

FOYDALANGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI

1. O'zbekiston Respublikasini 2016-yilning to'qqiz oyida ijtimoiy-iqtisodiy rivojlantirish yakunlari to'g'risida. Xalq so'zi, № 208 (6643), 2016-yil 21-oktabr.
2. Ayjun, U. (2020). "Bir makon, bir yo'l" ga xizmat ko'rsatuvchi strategik tillar. Uzbekistan: Language and Culture, 2(2).
3. Muminov B.Sh. O'zbekiston iqtisodiyotida markazlashgan investitsiyalarning samaradorligini oshirish yo'llari. 08.00.07.: Iqt. fanl. nomzodi dissertatsiyasi./O'zR Bank-moliya akademiyasi. – T., 2012. 135 b.
4. Mustafakulov Sh. Investitsion faoliyat, salohiyat va jozibadorlik. Bozor, pul va kredit Ilmiy-amaliy oylik jurnal. 4/2017, aprel (239), 10-19 b.
5. Jie Z., Hong L. China-SEAN Cooperation on High-Quality BRI: Regional Experience, Order Reconstruction and Strategic Rethinking //China Int'l Stud. – 2023. – T. 101. – C. 53.
6. Liu Y. China's Law and Policy on Cross-Border Data Flow: A Review of Digital Silk Road //JE Asia & Int'l L. – 2024. – T. 17. – C. 109.