

"BIR MAKON, BIR YO'L" TASHABBUSINING XITOIY VA MARKAZIY OSIYO DAVLATLARI MUNOSABATLARIDAGI O'RNI

Doniyorov Saidali Akmal o'g'li

Mirzo Ulug'bek nomidagi O'zbekiston

Milliy universiteti 4-kurs talabasi

Ilmiy rahbari: Umarov Xayrulla Payzullaevich

Annotatsiya: *Mazkur maqolada Xitoy iqtisodiyotining transformatsiyasi va "Bir makon, bir yo'l" (BRI) tashabbusining global hamda mintaqaviy ahamiyati tadqiq etiladi. Maqolada BRI doirasidagi oltita asosiy iqtisodiy yo'lakni tahlil qilib, Markaziy Osiyo, xususan, O'zbekistonning ushbu loyihadagi strategik o'rniga alohida to'xtaladi. Maqolada transport-logistika infratuzilmasini modernizatsiya qilish, raqamli integratsiya va investitsiya loyihalarining iqtisodiy samaradorligi ilmiy jihatdan asoslab berilgan.*

Kalit so'zlar: *Xitoy iqtisodiyoti, Bir makon bir yo'l, Markaziy Osiyo, O'zbekiston, transport-logistika, iqtisodiy koridor, investitsiya, strategik sheriklik, raqamli ipak yo'li.*

Abstract: *This article examines the transformation of China's economy and the global and regional significance of the "One Belt, One Road" (BRI) initiative. The author analyzes the six main economic corridors within the BRI, focusing on the strategic role of Central Asia, in particular, Uzbekistan, in this project. The article scientifically substantiates the modernization of transport and logistics infrastructure, digital integration and the economic efficiency of investment projects.*

Keywords: *Chinese economy, One Belt, One Road, Central Asia, Uzbekistan, transport and logistics, economic corridor, investment, strategic partnership, digital silk road.*

So'nggi o'ttiz yillikda jahon iqtisodiyotida ro'y bergan eng muhim o'zgarishlardan biri bu - Xitoy Xalq Respublikasining jadalik bilan yuksalishidir. Nihoyatda qashshoq va agrar iqtisodiyotdan zamonaviy global iqtisodiy gigantga aylangan bugungi kunda Xitoy butun dunyo e'tiborini o'ziga qaratdigan davlatlardan biri bo'ldi ushbu transformatsiyaning asosiy harakatlantiruvchi kuchi 1970-yillarning oxiridan boshlab amalga oshirilgan iqtisodiy islohotlari bo'ldi hamda markazlashtirilgan rejali iqtisodiyotdan bozor iqtisodiyotiga o'tish strategiyasi iqtisodiyotning jadal sur'atlarda o'sishiga va jamiyat taraqqiyotiga olib keldi va taxminan yigirma yil o'tib, bu islohotlar Xitoyning yalpi ichki mahsulotiga (YaIM) shu qadar kuchli ijobiy ta'sir ko'rsatdiki, natijada Xitoy Amerika Qo'shma Shtatlaridan (AQSh) keyin dunyodagi ikkinchi yirik iqtisodiyotga aylandi. Biroq, bu tez o'sishning o'ziga xos salbiy jihatlari ham mavjud edi. Infratuzilmaning jadal rivojlanishi va sanoatda ortiqcha quvvatlarning shakllanishi Xitoy iqtisodiyotiga

ma'lum darajada bosim o'tkaza boshladi va Ichki bozorda talabning cheklanganligi va resurslarning notekis taqsimlanishi kabi muammolar yuzaga keldi. Mamlakat iqtisodiy muvozanatni tiklash va o'sishning yangi motorlarini yaratish zarurati bilan duch keldi. Aynan shunday sharoitda Xitoy rahbari Si Szinpin tomonidan 2013- yilda dunyo aholisining qariyb 65 foizini birlashtirishga qodir bo'lgan ulkan "Bir makon, bir yo'l" tashabbusini ilgari surishdi.

"Bir makon, bir yo'l" tashabbusi qadimiy Ipak yo'lining ruhini o'zida mujassam etgan bo'lib, Markaziy Osiyo, Yevropa va Afrika qit'alarini bog'lashga xizmat qiladi hamda "tinchlik va hamkorlik, ochiqlik va inklyuzivlik, tamoyillarini ilgari suradi. Ushbu Ipak yo'li ruhi "Bir makon, bir yo'l" bo'ylab joylashgan mamlakatlarning rivojlanishida nihoyatda muhim ahamiyatga ega bo'lib, BRI (Bir makon, bir yo'l) konsepsiyasini amalga oshirishda zarur omil hisoblanadi. Mazkur konsepsiyaning asosiy maqsadi – o'zaro bog'liqlikni ta'minlash hamda siyosat, infratuzilma, savdo, moliya va xalqlar o'rtasidagi hamkorlikni kuchaytirishdir. BRI doirasida "Bir makon, bir yo'l" bo'ylab joylashgan 60 dan ortiq mamlakatni bog'lash uchun asosiy tuzilma sifatida oltita iqtisodiy yo'lak taklif etilgan.

Ular quyidagilardan iborat:

1. Yangi Yevroosiyo quruqlik ko'prigi yo'lagi,
2. Xitoy–Mo'g'uliston–Rossiya yo'lagi,
3. Xitoy–Markaziy Osiyo–G'arbiy Osiyo yo'lagi,
4. Xitoy–Hindixitoy yarimoroli yo'lagi,
5. Xitoy–Pokiston yo'lagi,
6. Bangladesh–Xitoy–Hindiston–Myanma yo'lagi (2-1-rasmda aniq ko'rsatilgan) .

Shu bilan birga, Markaziy Osiyo mintaqasida BRI doirasida yoki ikki tomonlama ravishda Xitoy ishtirokida 261 ta loyiha amalga oshirilmoqda, bu mintaqaga 136 million dollardan ortiq investitsiyalarni jalb qiladi. Xususan, CADGAT hisobotiga ko'ra, Qirg'iziston 46 ta, Tojikiston 44 ta, O'zbekiston 43 ta loyihani amalga oshirgan, Qozog'iston esa Xitoy investitsiyalarining eng katta kirishiga ega bo'lib, 102 ta loyihaga ega, mintaqadagi loyihalar soni eng kam bo'lgan Turkmanistonda esa 26 ta. Umuman olganda, Markaziy Osiyoda Xitoy investitsiyalari ishtirokida 237 ta ikki tomonlama va 24 ta ko'p tomonlama loyihalar amalga oshirilmoqda, ulardan 209 tasi mahalliy va 52 tasi mintaqaviy loyihalardir .

XXI asrning global iqtisodiy jarayonlarida mintaqaviy integratsiya va transport-logistika tizimlarining rivojlanishi mamlakatlarda iqtisodiy salohiyatini oshirishda muhim rol o'ynaydi. Shu nuqtai nazardan, Belt and Road Initiative (BRI) tashabbusi O'zbekiston uchun katta strategik ahamiyatga ega bo'lib, uning transport-logistika va iqtisodiy rivojlanish istiqbollarini sezilarli darajada yaxshilash imkonini berishi mumkin, O'zbekiston geografik jihatdan Markaziy

Osiyoning markazida joylashgan bo'lib, BRI ning Xitoy–Markaziy Osiyo–G'arbiy Osiyo yo'lagi orqali mintaqaviy transport tarmoqlariga integratsiyalashishi uchun qulay tranzit nuqtasini taqdim etadi, ushbu yo'lak orqali Xitoy, Qozog'iston, Qirg'iziston, Turkmaniston va boshqa mintaqalar mamlakatlari bilan bog'lanish imkoniyati mavjud bo'lib, u mamlakatning import–eksport salohiyatini oshirish, logistika xarajatlarini kamaytirish va bozorlar bilan to'g'ridan-to'g'ri aloqani kengaytirishga xizmat qiladi.

Transport-logistika infratuzilmasini rivojlantirish doirasida O'zbekiston quyidagi imkoniyatlarga ega:

1. Temir yo'l va avtomobil yo'llari tarmog'ini modernizatsiya qilish – BRI yo'laklariga ulanish orqali O'zbekistonning asosiy transport magistralari optimallashtiriladi, yo'l qismlari birlashtiriladi va mintaqaviy tranzit salohiyati oshadi, bu, o'z navbatida, xalqaro yuk tashish vaqtini qisqartiradi va transport xarajatlarini kamaytiradi;

2. Energetika va logistika markazlarini rivojlantirish – Neft, gaz va elektr tarmoqlari hamda ularning AKT bilan integratsiyasi mamlakatda energetik barqarorlikni ta'minlaydi, Shu bilan birga, logistika markazlari, temir yo'l stansiyalari va terminal infratuzilmasi rivojlantirilishi O'zbekistonni mintaqaviy tranzit va logistika markaziga aylantiradi;

3. Axborot-kommunikatsiya tizimlarini integratsiya qilish – Milliy va chegaralararo optik tolali kabel, simsiz keng polosali aloqa va raqamli infratuzilma orqali O'zbekiston "Axborot Ipak yo'li"ga qo'shilishi mumkin, Bu esa raqamli iqtisodiyot va elektron tijorat rivojlanishi, xalqaro moliyaviy va savdo operatsiyalarining samaradorligini oshirish imkonini beradi;

4. Savdo va investitsiya salohiyatini oshirish – BRI doirasidagi transport-logistika tizimlari O'zbekistonning xalqaro bozorlar bilan integratsiyasini kengaytiradi, eksport va import jarayonlarini soddalashtiradi, bojxona hamkorligini rivojlantiradi va "Bir deraza" tizimi orqali savdo jarayonlarini tezlashtiradi. Shu bilan birga, chet el investitsiyalari jalb qilinadi, yangi sanoat va xizmat ko'rsatish loyihalari tashkil etiladi;

5. Xalqlararo hamkorlik va madaniy-iqtisodiy integratsiya – Transport-logistika tarmoqlarining rivojlanishi nafaqat iqtisodiy, balki madaniy va ilmiy hamkorlikni ham kuchaytiradi.

Turizm, ilmiy almashinuv, malaka oshirish va qo'shma ilmiy markazlar tashkil etish imkoniyatlari kengayadi. Ilmiy tahlilga ko'ra, O'zbekiston BRI transport-logistika tizimiga integratsiyalashishi orqali mintaqaviy tranzit markaziga aylanadi, iqtisodiy samaradorlikni oshiradi, savdo va investitsiya oqimlarini kengaytiradi hamda xalqaro hamkorlikni mustahkamlaydi. Shu bilan birga, infratuzilma loyihalarini amalga oshirishda moliyaviy barqarorlik, strategik

siyosiy uyg'unlik va inson kapitalini rivojlantirish kabi masalalariga e'tibor qaratish zarur.

BRI transport-logistika tizimi O'zbekiston iqtisodiyotini zamonaviy global integratsiya jarayonlariga chuqurroq jalb qiluvchi muhim strategik vosita sifatida xizmat qiladi va mamlakatning barqaror iqtisodiy rivojlanish istiqbollarini sezilarli darajada oshirishi mumkin.

Xitoylik olimlar ham transport infratuzilmasining iqtisodiy rivojlanishdagi rolini o'rganishga katta e'tibor qaratib kelmoqda. Xitoy transport muhandisi va iqtisodchi Wang Mengshu o'z tadqiqotlarida transport tizimlari davlatlarning uzoq muddatli iqtisodiy rivojlanish strategiyasining muhim elementi ekanligini ta'kidlaydi. Uning fikricha, zamonaviy transport infratuzilmasi mamlakatlarning global iqtisodiy tizimga integratsiyalashuvi uchun zarur shart-sharoitlarni yaratadi. Shu bilan birga, Xitoy iqtisodchisi Justin Yifu Lin infratuzilma rivojlanishini iqtisodiy modernizatsiyaning muhim omillaridan biri sifatida baholab, transport tizimining rivojlanishi sanoat va savdo jarayonlarini jadallashtirishga xizmat qilishini ta'kidlaydi.

Markaziy Osiyo mintaqasida ham transport-logistika tizimining iqtisodiy rivojlanishdagi ahamiyati bo'yicha qator ilmiy tadqiqotlar olib borilgan. Qozog'istonlik iqtisodchi olim Kairat Kelimbetov o'z tadqiqotlarida transport koridorlari mintaqaviy iqtisodiy integratsiyani rivojlantirishning muhim omillaridan biri ekanligini ta'kidlaydi. Uning fikricha, Markaziy Osiyo davlatlari o'z geografik joylashuviga ko'ra Yevropa va Osiyo o'rtasidagi tranzit hudud sifatida katta salohiyatga ega. Shu sababli transport infratuzilmasini rivojlantirish mintaqa davlatlari iqtisodiy siyosatining ustuvor yo'nalishlaridan biri bo'lishi kerak.

Xullosa qilib aytganda, "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi bugungi kunda Xitoy va Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasidagi munosabatlarni yangi geostrategik bosqichga olib chiquvchi asosiy omil bo'lib xizmat qilishi mumkin. Ushbu loyiha mintaqa mamlakatlari uchun nafaqat yirik transport-logistika koridorlarini barpo etish, balki jahon bozorlariga chiqish va milliy iqtisodiyotlarni modernizatsiya qilishda muhim imkoniyatlar yaratadi. Siyosiy jihatdan mazkur hamkorlik mintaqaviy xavfsizlikni mustahkamlash va ijtimoiy barqarorlikni ta'minlashning iqtisodiy kafolati sifatida namoyon bo'lmoqda. Shu bilan birga, ushbu tashabbus doirasidagi o'zaro bog'liqlik Markaziy Osiyo davlatlariga global siyosatda o'z nufuzini oshirish va ko'p tomonlama manfaatli diplomatik aloqalarni samarali yuritish imkonini bermoqda. Ushbu tashabbus mintaqa davlatlari uchun ochiq dengiz yo'llariga chiqish imkoniyatini yaratib, Markaziy Osiyoning tranzit va logistika salohiyatini tubdan o'zgartirishi mumkin. Bu nafaqat savdo yo'llarini kengaytirish, balki mintaqani global iqtisodiyotning ajralmas qismiga aylantirish

yo'lidagi muhim qadamdir. Loyiha doirasida amalga oshirilayotgan infratuzilma ob'ektlari, sanoat korxonalarini va investitsiyalar o'zaro ishonchni mustahkamlab, davlatlararo munosabatlarni barqaror va uzoq muddatli sheriklik darajasiga olib chiqdi. Biroq, bu jarayon faqat ijobiy natijalar bilan cheklanib qolmaydi. Ko'plab xalqaro ekspertlar va olimlar ushbu tashabbusning "qarz tuzog'i" xavfini ham qayd etadilar. Bunda Xitoy tomonidan taqdim etilayotgan yirik kreditlar davlatlarni iqtisodiy qaramlikka tushirishi va Pekinning siyosiy ta'sirini kuchaytirishi mumkinligi haqida xavotirlar bildiriladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'XATI:

1. . A Study of ICT Connectivity for the Belt and Road Initiative (BRI):Enhancing the Collaboration in China-Central Asia Corridor. P 63;
2. Fresh impulse of the BRI Projects in Central Asia <https://www.eurasian-research.org/publication/fresh-impulse-of-the-bri-projects-in-central-asia/>;
3. Justin Yifu Lin. Demystifying the Chinese Economy. Cambridge University Press, Cambridge, 2012. - 402 b;
4. K. Kelimbetov. Regional Transport Corridors in Central Asia. Astana, 2012. - 198 b.