

MARKAZIY OSIYO DAVLATLARI INTEGRATSIYASI: IMKONIYATLAR VA MUAMMOLAR

Abdumalikova Nargiza Xurshid qizi

Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya universiteti xalqaro munosabatlar fakulteti talabasi
nargizaabdumalikova703@gmail.com

Annotatsiya: Ushbu maqolada Markaziy Osiyo davlatlarining zamonaviy sharoitda integratsiyalashuv jarayonlari, ushbu yo'lda duch kelinayotgan tizimli muammolar va mintaqaviy hamkorlikning istiqbolli yo'nalishlari tahlil qilinadi. Tadqiqot davomida mintaqadagi transchegaraviy suv resurslaridan foydalanish, transport-logistika infratuzilmasidagi cheklovlar va tashqi geosiyosiy kuchlarning integratsiya sur'atlariga ta'siri kabi obyektiv to'siqlar o'rganilgan. Maqolada xalqaro tajriba sifatida Yevropa Ittifoqi va ASEAN modellari qiyosiy tahlil qilinib, Markaziy Osiyo uchun "Silk Visa" kabi tashabbuslarning ijobiy ahamiyati yoritilgan. Yakunda mintaqaning yagona iqtisodiy va geosiyosiy subyekt sifatida shakllanishi bo'yicha strategik xulosalar berilgan.

Kalit so'zlar: Markaziy Osiyo, mintaqaviy integratsiya, transchegaraviy daryolar, transport koridorlari, geosiyosiy subyektlik, "Silk Visa", iqtisodiy hamkorlik, suv xavfsizligi, ASEAN, land-locked davlatlar.

Abstract: This article analyzes the integration processes of Central Asian states in modern conditions, the systemic problems encountered on this path, and the promising directions of regional cooperation. The study examines objective obstacles such as the use of transboundary water resources, constraints in transport and logistics infrastructure, and the impact of external geopolitical forces on the pace of integration. The article provides a comparative analysis of international experiences, specifically the European Union and ASEAN models, and highlights the positive significance of initiatives like the "Silk Visa" for Central Asia. Finally, strategic conclusions are presented regarding the formation of the region as a unified economic and geopolitical entity.

Keywords: Central Asia, regional integration, transboundary rivers, transport corridors, geopolitical subjectivity, "Silk Visa", economic cooperation, water security, ASEAN, land-locked countries.

Аннотация: В данной статье анализируются интеграционные процессы государств Центральной Азии в современных условиях, системные проблемы, встречающиеся на этом пути, и перспективные направления регионального сотрудничества. В ходе исследования изучены такие объективные препятствия, как использование трансграничных водных ресурсов, ограничения в транспортно-логистической инфраструктуре и влияние внешних геополитических сил на темпы интеграции. В статье приводится сравнительный анализ международного опыта на примере моделей Европейского Союза и АСЕАН, а также освещается положительное значение таких инициатив, как «Silk Visa», для Центральной Азии. В завершение представлены стратегические выводы по формированию региона как единого экономического и геополитического субъекта.

Ключевые слова: *Центральная Азия, региональная интеграция, трансграничные реки, транспортные коридоры, геополитическая субъектность, «Silk Visa», экономическое сотрудничество, водная безопасность, АСЕАН, страны, не имеющие выхода к морю.*

KIRISH

Integratsiya – bu alohida qismlarning birlashishi natijasida yagona bir butunlikning hosil bo'lish jarayonidir. Siyosiy va iqtisodiy nuqtayi nazardan, u davlatlararo chegaralarning shaffoflashishi, savdo aloqalarining erkinlashishi va umumiy taraqqiyot yo'lida resurslarning birlashishini anglatadi.

Bugungi globallashuv davrida Markaziy Osiyo uchun bu tushuncha shunchaki nazariya emas, balki mintaqaning omon qolishi va rivojlanishini belgilaydigan strategik zaruriyatdir. Jahon iqtisodiyoti murakkab geosiyosiy o'zgarishlarni boshidan kechirayotgan bir vaqtda, mintaqaviy integratsiya jarayonlari davlatlarning barqaror rivojlanishi, global o'zgarishlar, logistika inqirozi va xavfsizlik masalalarini hal etish uchun asosiy omilga aylanmoqda.

Markaziy Osiyo – nafaqat ulkan tabiiy resurslar markazi, balki Sharq va G'arbni, Shimol va Janubni bog'lovchi strategik chorrahadir. Shu sababli, mintaqa davlatlarining o'zaro jipslashishi va yagona iqtisodiy makon sifatida shakllanishi hayotiy zaruriyatga aylandi. So'nggi yillarda Markaziy Osiyoda siyosiy iroda sezilarli darajada o'zgardi.

Ayniqsa, O'zbekistonning yuritayotgan ochiq va konstruktiv tashqi siyosatida qo'shni davlatlar bilan paydo bo'lgan muzlar eridi. Quvonarli jihati shundaki, uzoq yillar mobaynida hal qilinmagan muammolar diplomatik yo'llar orqali muhokama qilinmoqda va yechim izlab topilmoqda.

Biroq, integratsiya jarayoni faqatgina imkoniyatlardan iborat emas, aksincha bu jarayon o'z ichida infratuzilma, chegara va suv resurslari kabi obyektiv muammolarni ham qamrab oladi. Shuningdek, Markaziy Osiyoning birlashishidan shu mintaqada joylashgan davlatlar manfaatdor bo'lsa, afsuski, bunday mintaqaviy jipslashuvga qarshi chiqadigan va o'z manfaatlarini o'ylaydigan qo'shtirnoq ichidagi davlatlar ham talaygina. Ushbu maqolani yozishda tizimli yondashuv va qiyosiy tahlil metodlaridan foydalanildi. Bu metodlar mintaqadagi bugungi integratsion tendensiyalarni xolisona baholash va kelajakdagi istiqbolli yo'nalishlarni belgilab olish imkonini beradi.

Markaziy Osiyo mintaqasi o'zining geografik joylashuvi va resurslar salohiyati bilan integratsiya uchun ulkan poydevorga ega. Ayniqsa, hozirgi kunda mintaqaviy hamkorlikni yangi bosqichga olib chiqish uchun bir qancha obyektiv imkoniyatlar mavjud. Birinchidan, mintaqaning transport-logistika salohiyati davlatlararo jipslashuvning asosiy drayveri hisoblanadi. "Shimol-Janub" va "Sharq-G'arb" yo'nalishlari chorrahasida joylashgan Markaziy Osiyo davlatlari global savdo zanjirlarida muhim bo'g'inga aylanish va ko'prik vazifasini o'tash imkoniyatiga ega. Xususan, Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi doirasida Markaziy Osiyo Markaziy koridorning ajralmas qismi sifatida ko'rilmogda.²⁴ Bu

²⁴<https://in-academy.uz/index.php/si/article/download/23690/15617/22496>

loyiha mintaqaga yirik investitsiyalarni jalb qilish va transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish uchun strategik maydon yaratadi. Ushbu yo'nalishda nafaqat trans-mintaqaviy, balki qo'shni davlatlar o'rtasidagi ikki tomonlama logistik aloqalar ham jadallashmoqda.

Masalan, O'zbekiston va Turkmaniston o'rtasida transport koridorlarini rivojlantirish va Turkmanboshi dengiz portidan samarali foydalanish bo'yicha erishilgan kelishuvlar mintaqaning dengiz yo'llariga chiqish imkoniyatlarini sezilarli darajada kengaytiradi. Ikki tomonlama davlatlararo hamkorlik doirasida erishilayotgan natijalar mintaqaviy integratsiyaning amaliy in'ikosi bo'lib xizmat qilmoqda. Xususan, 2025-yilning dastlabki to'qqiz oyi davomida O'zbekiston va Turkmaniston o'rtasidagi yuk tashish hajmi o'tgan yilning mos davriga nisbatan 30 foizga oshib, 1,3 million tonnani tashkil etgani iqtisodiy aloqalarning jadal o'sayotganidan dalolat beradi.

Shuni alohida ta'kidlash joizki, jami tashishlarning 43 foizi avtomobil transporti hissasiga to'g'ri kelmoqda. Bu esa infratuzilmani modernizatsiya qilish zaruratini tug'dirdi: masalan, 2024-yil yakunida "Farap" bojxona postining o'tkazuvchanlik qobiliyati ikki baravarga oshirilib, kuniga 1000 ta transport vositasini qabul qilish darajasiga yetkazildi. Bunday strategik qadamlar, shuningdek, 2025-yildan kuchga kirgan avtomobil tashuvlari uchun yig'implar va to'lovlar bo'yicha teng sharoitlar yaratilishi mintaqaviy logistika zanjirlarining barqarorligini ta'minlaydi. Shu bilan birga, mintaqaviy integratsiyani chuqurlashtirishda tarif siyosatini optimallashtirish asosiy vositaga aylandi. Hozirda yuk tashish yo'nalishlariga qarab 50 foizdan 70 foizgacha chegirmalar taqdim etilayotgani tashuvchilar uchun ishonchli shart-sharoitlar yaratmoqda. Strategik ahamiyatga ega CASCA+ va "O'zbekiston–Turkmaniston–Eron–Turkiya" xalqaro transport yo'laklari esa Osiyo-Tinch okeani mintaqasini Yevropa Ittifoqi bozorlari bilan bog'lovchi barqaror logistika zanjiri sifatida shakllanmoqda. Ayniqsa, 2025-yilda kemasozlik va aviatsiya sohalarida imzolangan yangi kelishuvlar mintaqaviy infratuzilmaning bir-birini to'ldiruvchi yaxlit tizimga aylanayotganidan dalolat beradi.²⁵

Bundan tashqari, iqtisodiy va logistik hamkorlik bilan bir qatorda, Markaziy Osiyo integratsiyasi ulkan ijtimoiy-demografik va turistik salohiyatga tayanadi. Birinchidan, mintaqaholisining yosh ekanligi – bu ulkan ishchi kuchi va innovatsiyalarni qabul qiluvchi drayverdir. Demografik dividenddan oqilona foydalanish yagona mehnat bozorini shakllantirishga xizmat qiladi. Markaziy Osiyo integratsiyasining eng strategik resursi bu – Inson kapitalidir. 2025-yil noyabr oyida Toshkentda bo'lib o'tgan Markaziy Osiyo davlatlari rahbarlarining 7-chi maslahat uchrashuvi ham ushbu yo'nalishning muhimligini yana bir bor tasdiqladi. Mintaqada yagona mehnat makonini shakllantirish barqaror taraqqiyot garovi sifatida ko'rilmoqda. Xususan, O'zbekiston tomonidan ilgari surilayotgan "qonuniy, xavfsiz va tartibli mehnat migratsiyasi" tamoyili hamda yangi tashkil etilgan Migratsiya agentligi faoliyati kadrlar mobilligini boshqarishda yangi bosqichni boshlab berdi. Mintaqa davlatlari o'rtasida malaka tan olish tizimlarini uyg'unlashtirish va mehnat bozori axborotlarini raqamli platformalar orqali almashish 80 millionlik aholiga ega hududda inson

²⁵<https://www.uzbekistan.org.ua/uz/yangiliklar/7824-markaziy-osiyo-transport-integratsiyasi-o%E2%80%98zbekiston-va-turkmanistonning-hissasi.html>

salohiyatidan maksimal darajada samarali foydalanish imkonini yaratadi.²⁶ Ikkinchidan, Markaziy Osiyo axborot forumida xabar berilishicha, Yevropa Ittifoqi mamlakatlarida amal qiluvchi Shengen viza kabi tizim Markaziy Osiyo mintaqasida "Silk Visa" nomi ostida joriy etilishi rejalashtirilgan. Bu nafaqat ushbu mintaqadagi davlatlar o'rtasidaboixona faoliyatini yengillashtiradi, balki mintaqaning jahon hamjamiyati oldidagi turistik jozibadorligini va geosiyosiy nufuzini yangi bosqichga olib chiqadi. "Silk Visa" tizimi Markaziy Osiyoni yaxlit va xavfsiz "yagona turistik manzil" sifatida tanitish orqali xorijiy investitsiyalar oqimini ko'paytirishga va mintaqa xalqlari o'rtasidagi madaniy-gumanitar aloqalarni yanada mustahkamlashga xizmat qiladi.²⁷

Ammo tanganing ham ikki tomoni bo'lganidek, Markaziy Osiyo integratsiyasi ham yuzaga keladigan muammolardan holi emas. Birinchidan, transchegaraviy suv resurslaridan foydalanishda yuz beradigan huquqiy va ekologik muammolar. Markaziy Osiyo daryolari oqimining katta qismi transchegaraviy havzalardan iborat bo'lib, ularni tartibga soluvchi huquqiy mexanizmlar doimiy yangilanishga muhtoj. USAID (AQSh xalqaro taraqqiyot agentligi) tahlillariga ko'ra, mintaqadagi demografik o'sish va ekologik o'zgarishlar natijasida 2050-yilga borib suv resurslari yana 10-15 foizga kamayishi kutilmoqda.²⁸ Bu holat nafaqat qishloq xo'jaligiga, balki iqtisodiyotning barqaror rivojlanishiga ham jiddiy xavf tug'diradi. Shu sababli, bugungi kunda mintaqa davlatlari o'rtasida "Suv, ta'lim va hamkorlik" kabi loyihalar doirasida akademik almashinuvni yo'lga qo'yish va xalqaro suv huquqi tamoyillariga tayangan holda o'zaro manfaatli sheriklikni mustahkamlash hayotiy zaruratga aylangan. Zero, dunyodagi 260 dan ortiq bahsli daryo havzalari tajribasi shuni ko'rsatadiki, huquqiy tartibga solish integratsiyaning eng asosiy harakatlantiruvchi omilidir. Ikkinchidan, transport-logistika infratuzilmasidagi cheklovlar va "geografik yopiqlik" muammosi. Markaziy Osiyo davlatlari jahon okeaniga chiqish imkoniga ega bo'lmagan ("land-locked") hududda joylashgan bo'lib, bu eksport qilinadigan mahsulotlar tannarxini sezilarli darajada oshiradi. Ekspertlar tahliliga ko'ra, mintaqada transport xarajatlari mahsulot yakuniy narxining 60-70 foizigacha yetishi mumkin (rivojlangan davlatlarda bu ko'rsatkich 10 foiz atrofida).²⁹ Bojxona punktlaridagi byurokratiya, yuk tashish stavkalarining unifikatsiya qilinmaganligi va texnik standartlarning turlichaligi mintaqaviy "konnektiviti" (aloqadorlik) darajasini pasaytirmoqda. Shu bois, tranzit tariflarini soddalashtirish va transport koridorlarini diversifikatsiya qilish integratsiyaning hayotiy zarurati hisoblanadi. Uchinchidan, tashqi geosiyosiy ta'sir va mintaqaviy subyektlilikni shakllantirish muammosi. Markaziy Osiyo yirik kuchlar – Rossiya, Xitoy, AQSh va Yevropa Ittifoqining strategik manfaatlari to'qnashgan nuqtada joylashgan. Carnegie Endowment (carnegieendowment.org) tahliliy markazi ekspertlarining qayd etishicha, tashqi o'yinchilar mintaqa davlatlari bilan ko'pincha "besh plyus bir" (C5+1) formatida muloqot qilsa-da, amalda ularning har biri bilan alohida iqtisodiy va harbiy kelishuvlarga ega. Bu holat mintaqaning yaxlit blok sifatida birlashishiga bilvosita to'sqinlik

²⁶<https://www.uzbekistan.org.ua/uz/yangiliklar/7812-markaziy-osiyo-umumiy-mehnat-bozori-va-inson-kapitali-rivoji-yo-nalishidagi-hamkorlik.html>

²⁷<https://kun.uz/95902121#>

²⁸ <https://kun.uz/65681820?q=%2Fuz%2F65681820>

²⁹ <https://strategy.uz/index.php?news=670&lang=uz>

qiladi. Tahlillarga ko'ra, tashqi iqtisodiy bloklarning (masalan, YEOII yoki Xitoyning "Bir makon, bir yo'l" tashabbusi) turli shartlari mintaqa ichidagi bojxona va savdo qoidalarini bir xillashtirishni (unifikatsiyani) murakkablashtiradi. Shu bois, mintaqa davlatlari uchun o'zaro integratsiyani kuchaytirish orqali yagona "geosiyosiy subyektlik" maqomiga ega bo'lish – tashqi bosimlarga qarshi turishning yagona samarali yo'lidir.³⁰

Dunyo tajribasiga nazar tashlasak, davlatlarning birlashishi ularning global raqobatbardoshligini nechoqlik oshirishini ko'rishimiz mumkin. Xususan, Yevropa Ittifoqi (YI) modeli davlatlar o'rtasida bojxona to'siqlarining olib tashlanishi va yagona iqtisodiy makonning yaratilishi nafaqat iqtisodiy o'sishga, balki mintaqada uzoq muddatli tinchlik va barqarorlikni ta'minlashga xizmat qilishini isbotladi. Shuningdek, biz uchun eng munosib modellardan biri – ASEAN tajribasidir. Janubiy-Sharqiy Osiyo davlatlari o'zining turli xil siyosiy tizimlari va iqtisodiy darajalariga qaramay, "ASEAN yo'li" (ASEAN Way) orqali yagona iqtisodiy blok sifatida birlasha oldilar. Bu esa ularga global sarmoyalarni jalb qilishda va yirik davlatlar (Xitoy, AQSh) bilan teng huquqli muloqot olib borishda ulkan ustunlik berdi. Markaziy Osiyo uchun ham bunday integratsiya modellari o'zaro suverenitetni saqlagan holda, umumiy farovonlikka erishishning eng samarali mexanizmi hisoblanadi.

Xulosa

Markaziy Osiyo integratsiyasi – bu shunchaki xayoliy maqsad emas, balki shiddat bilan o'zgarayotgan global dunyoda mintaqaning geosiyosiy barqarorligi va iqtisodiy omon qolishining yagona yo'lidir. Maqolada tahlil qilinganidek, suv taqchilligi, logistika murakkabligi va tashqi bosimlar kabi obyektiv to'siqlar mavjud bo'lsa-da, ularni faqatgina o'zaro ishonch va umumiy manfaatlar yo'lidagi siyosiy iroda orqali yengib o'tish mumkin. Shuningdek, Markaziy Osiyo ham YI va ASEAN kabi xalqaro modellardan oziqlangan holda, o'zining noyob integratsiya yo'lini shakllantirishi lozim. Markaziy Osiyo davlatlari beshta alohida subyekt sifatida emas, balki yagona va jips blok sifatida namoyon bo'lsagina, xalqaro maydonda o'zining munosib o'rniga ega bo'ladi. Zero, iqtisodiy manfaatlarning siyosiy qarashlardan ustun qo'yilishi mintaqani nafaqat xomashyo markazi, balki Sharq va G'arbni bog'lovchi yuqori texnologiyali transport-tranzit va intellektual xabga aylantiradi.

FOYDALANILGAN MANBALAR RO'YXATI:

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni. (2021). O'zbekiston Respublikasining tashqi siyosiy faoliyati konsepsiyasini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida. Lex.uz – O'zbekiston Respublikasi Qonunchilik ma'lumotlari milliy bazasi. <https://lex.uz/docs/-5239622>
2. Gazeta.uz. (2025). Markaziy Osiyo va Yevropa Ittifoqi: Integratsiya va yangi strategik hamkorlik ufqlarining tahlili. Gazeta.uz onlayn nashri. <https://www.gazeta.uz/oz/2025/04/05/ca-eu-integration/>

³⁰ <https://carnegieendowment.org>

3. Xushnazarova, L. (2024). Markaziy Osiyo davlatlarining integratsiyalashuv jarayonlarining faollashuvida madaniy hamkorlikning o'рни. Innovative Academy.<https://inlibrary.uz/index.php/zdit/article/download/79712/81256/105800>

4. Carnegie Endowment for International Peace. (2024). Central Asia: Navigating the Great Power Rivalry. <https://carnegieendowment.org>

5. USAID & CAREC. (2017). Xalqaro suv xo'jaligi huquqi va mintaqaviy hamkorlik mexanizmlari. Kun.uz tahliliy hisoboti.

6. Uzbekistan.org.ua. (2024). Markaziy Osiyo transport integratsiyasi: O'zbekiston va Turkmanistonning hissasi. O'zbekiston Respublikasining Ukrainadagi Elchixonasi rasmiy portali.

<https://www.uzbekistan.org.ua/uz/yangiliklar/7824-markaziy-osiyo-transport-integratsiyasi-o%E2%80%98zbekiston-va-turkmanistonning-hissasi.html>