O‘RTA YO‘LAK VA MARKAZIY OSIYO BOG‘LIQLIGI: GEOIQTISODIY IMKONIYATLAR VA XATARLAR

Hasanov Imron Iqboljon o‘g‘li
O‘zDJTU, Siyosatshunoslik yo‘nalishi 3-bosqich talabasi
E-mail: dominant5902@gmail.com

Annotatsiya. O‘rta yo‘lak, ya’ni Transkaspiy xalqaro transport yo‘nalishi (TITR), Yevrosiyodagi an’anaviy transport yo‘llariga muqobil variantlarga talab ortgani sababli strategik ahamiyat kasb etmoqda. Ushbu maqolada uning Markaziy Osiyo, xususan, O‘zbekiston uchun geoiqtisodiy imkoniyatlari va xatarlari tahlil qilinadi. O‘rta yo‘lak savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish, tashqi bozorlarga chiqish imkoniyatlarini kengaytirish, mintaqaviy hamkorlikni rivojlantirish hamda logistika va raqamli infratuzilmani takomillashtirishga xizmat qilishi mumkin. Bu imkoniyatlar infratuzilma, bojxona tartiblari, xarajatlar, mintaqaviy hamkorlik va raqamli tizimlarni rivojlantirish orqali yanada kengayishi mumkin. Shu sababli O‘zbekiston O‘rta yo‘lakni shunchaki tranzit yo‘li emas, balki yaxlit iqtisodiy ekotizim sifatida ko‘rishi lozim.

Kalit so‘zlar: O‘rta yo‘lak, Markaziy Osiyo, O‘zbekiston, geoiqtisodiyot, Transkaspiy xalqaro transport yo‘nalishi, bog‘liqlik, logistika, raqamlashtirish.

Abstract. The Middle Corridor, also known as the Trans-Caspian International Transport Route (TITR), has gained strategic importance as governments and businesses seek alternatives to establish Eurasian transport routes. This article assesses its geoeconomic opportunities and risks for Central Asia, particularly Uzbekistan. It argues that the corridor can diversify trade routes, improve access to external markets, encourage regional cooperation, and support logistics and digital development. However, these opportunities may be further enhanced by improvements in infrastructure, customs procedures, cost efficiency, regional cooperation, and digital systems. Uzbekistan should therefore treat the Middle Corridor as an economic ecosystem rather than merely a transit route.

Keywords: Middle Corridor, Central Asia, Uzbekistan, geoeconomics, Trans-Caspian International Transport Route, connectivity, logistics, digitalization.

Transport yo‘laklari savdo, investitsiya, diplomatik munosabatlar va davlatlarning iqtisodiy mustaqilligiga ta’sir ko‘rsatadi. Bu, ayniqsa, jahon bozorlariga chiqishi qo‘shni mamlakatlar infratuzilmasi va chegara tartib-taomillari samaradorligiga bog‘liq bo‘lgan Markaziy Osiyoning dengizga chiqish imkoniyati

DOI: 10.5281/zenodo.24284581

bo‘lmagan davlatlari uchun muhimdir. O‘rta yo‘lak Xitoy va Markaziy Osiyoni Kaspiy dengizi, Janubiy Kavkaz, Turkiya hamda Yevropa bozorlari bilan temiryo‘l, avtomobil yo‘llari, dengiz transporti va portlar orqali bog‘laydi. 2022-yilda Rossiyaning Ukrainaga keng ko‘lamli bostirib kirishi transport yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilishga bo‘lgan qiziqishni kuchaytirdi. Eldem O‘rta yo‘lakni Markaziy Osiyo, Kavkaz va Turkiya orqali Yevropa bilan Osiyoni bog‘laydigan Yevrosiyo aloqalarining uchinchi yo‘nalishi sifatida tavsiflaydi [1]. Wani ham ushbu yo‘nalishning Yevropa Ittifoqi va Markaziy Osiyo o‘rtasidagi savdo aloqalarini kuchaytirish salohiyatini ta’kidlaydi [2]. Geosiyosiy e’tibor ushbu yo‘nalishning rivojlanishiga yordam berishi mumkin, bunda ishonchli yetkazib berish, maqbul xarajatlar va o‘zaro muvofiqlashgan tartiblar ham muhim ahamiyat kasb etadi.

O‘rta yo‘lak yagona, uzluksiz temiryo‘l yoki avtomobil yo‘lidan iborat emas; u bir nechta transport bo‘g‘inlari o‘zaro muvofiq ishlashiga bog‘liq bo‘lgan multimodal tarmoqdir. Yuklar bir nechta davlat hududidan o‘tadi va ko‘pincha temiryo‘l hamda dengiz transporti o‘rtasida qayta yuklanadi. Bu esa ayrim qo‘shimcha xarajatlar, hujjatlarni rasmiylashtirish va vaqt talab qilishi mumkin.

Transkaspiy yo‘nalishiga bag‘ishlangan tadqiqotlarda siyosiy muvofiqlashtirish va savdo salohiyatini birgalikda ko‘rib chiqish zarurligi ta’kidlanadi; Yangi infratuzilmaning rivojlanishi transport tizimining raqobatbardoshligini oshirishga yordam berishi mumkin, biroq buning uchun boshqa omillar ham muhimdir [3]..

Markaziy Yevropa instituti tahlilida ham yo‘nalishning strategik ahamiyati bilan bir qatorda infratuzilmani rivojlantirish va multimodal tashish jarayonlarini tashkil etishda ayrim qiyinchiliklar mavjudligi ta’kidlanadi [4]. Markaziy Osiyo uchun asosiy imkoniyatlardan biri savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilishdir. Muqobil yo‘llarning mavjudligi bitta tranzit hududiga qaramlikni kamaytirib, siyosiy keskinlik, transport quvvati yetishmasligi yoki ta’minot zanjiridagi uzilishlar paytida biznesga qo‘shimcha tanlov beradi. Albatta, O‘rta yo‘lakning o‘zi ham bir nechta davlat va transport turiga bog‘liq bo‘lgani uchun diversifikatsiya ayrim xatarlarni kamaytirishga yordam berishi mumkin, bunda xizmatlarning ishonchliligi va narxlar shaffofligi iqtisodiy barqarorlikni mustahkamlashga xizmat qiladi.Mazkur yo‘nalish Markaziy Osiyo eksportchilari uchun Janubiy Kavkaz, Turkiya va Yevropa bozorlariga chiqish imkoniyatlarini kengaytirishi mumkin. Bunda to‘qimachilik, qishloq xo‘jaligi mahsulotlari, qayta ishlangan oziq-ovqat, kimyo mahsulotlari va sanoat tovarlari eksporti alohida ahamiyatga ega.Transport tizimidagi yaxshilanishlar mahsulot sertifikatsiyasi, eksportni moliyalashtirish, bozor ma’lumotlaridan foydalanish va yetkazib berish muddatlarining aniqligi bilan

uyg‘unlashganda, kutilayotgan natijalarga erishish imkoniyati yanada oshishi mumkin.

Bu masalalar O‘zbekiston uchun ayniqsa muhim, chunki mamlakat ikki karra quruqlik bilan o‘ralgan va dengiz portlariga chiqish uchun qo‘shni davlatlarning transport tizimlariga tayanadi. Ichki aloqalarni yaxshilash hamda Qozog‘iston va Kaspiy portlari bilan muvofiqlashtirilgan bog‘lanishlar O‘zbekistonning transport tanlovini kengaytirishi mumkin. Yana bir imkoniyat bu qo‘shimcha qiymat yaratuvchi logistika xizmatlarini rivojlantirishdir. Omborlar, qadoqlash, sovuq zanjir, ekspeditorlik, texnik xizmat, sug‘urta, bojxona brokerligi va yuklarni raqamli kuzatish tranzit to‘lovlaridan tashqari ish o‘rinlari va biznes imkoniyatlarini yaratadi. Markaziy Osiyo mamlakatlari tranzit faoliyatidan tashqari, transport yo‘lagi orqali qo‘shimcha iqtisodiy qiymat yaratish imkoniyatlariga ham ega. Shu sababli mintaqaviy hamkorlik muhim ahamiyatga ega. Bojxona tartiblarining mosligi, elektron hujjatlar, yuklarni kuzatish, temiryo‘l jadvallari, tariflar va investitsiya ustuvorliklarini muvofiqlashtirish tizimni ishonchliroq qiladi[6].

Hukumatlar o‘zgaruvchan sharoitlarni hisobga olgan holda, amaliy masalalarni hamkorlikda hal etishi va loyihalarni iqtisodiy jihatdan asoslangan holda tanlashi maqsadga muvofiq. Yo‘lak faoliyatiga temiryo‘l va portlar quvvati, transport operatorlari o‘rtasidagi muvofiqlashtirish, chegara jarayonlari hamda yuklarni bir transport turidan boshqasiga o‘tkazish xarajatlari ta’sir ko‘rsatishi mumkin. Shu bois, ayrim bo‘g‘inlarni takomillashtirish bilan bir qatorda, boshqa jarayonlarni ham hisobga olish yo‘lak samaradorligini oshirishga yordam beradi. Kompaniyalar xarajat va yetkazib berish ishonchliligini xaritadagi masofaga qarab emas, tovarning boshidan oxirigacha yetkazilish shartlari asosida baholaydi. Shu bois hukumatlar va operatorlar ma’lumot almashishi, jadvallarni muvofiqlashtirishi, tariflarni ochiq e’lon qilishi hamda tranzit vaqti, ishonchlilik, yuk narxi va chegara rasmiylashtiruvi muddatlarini muntazam kuzatishi lozim. Kaspiy dengizidagi sharoit va resurs cheklovlari ham port hamda dengiz transporti infratuzilmasini rejalashtirishda hisobga olinishi kerak. Raqamli bog‘liqlik ham yo‘lakning muhim qismidir. Elektron bojxona deklaratsiyalari, raqamli yuk hujjatlari, kuzatuv platformalari va avtomatlashtirilgan xavf tahlili qog‘ozbozlikni kamaytirib, ta’minot zanjiri shaffofligini oshirishi mumkin. “The Middle Corridor: Where Trade Routes Meet Digital Control” nomli hisobot savdo va tranzit boshqaruvida raqamli infratuzilmaning roli ortib borayotgani, jumladan, Xitoyning Markaziy Osiyodagi integratsiyalashgan raqamli yechimlarni taqdim etishdagi o‘rni haqida fikr yuritadi [5]. Bunday vositalar modernizatsiya jarayonini tezlashtirishga yordam beradi. Shu bilan birga, ma’lumotlarni boshqarish, kiberxavfsizlik, texnik standartlar va tizimga

xizmat ko‘rsatish masalalariga e’tibor qaratish texnologiyalardan samarali foydalanish va uzoq muddatli mustaqillikni ta’minlashda muhim ahamiyatga ega

Masala O‘zbekiston Xitoy yoki boshqa tashqi texnologiya yetkazib beruvchilari bilan hamkorlik qilishi kerakmi, degan savolda emas; asosiy masala bu hamkorlik mahalliy salohiyatni kuchaytirishi va mintaqaviy tizimlar bilan mos ishlashini ta’minlashdir. Raqamli loyihalarda shaffof xaridlar, ma’lumotlarni himoya qilish, kiberxavfsizlik sinovlari, ochiq standartlar, xodimlarni tayyorlash va texnik xizmat ko‘rsatish bo‘yicha aniq shartlar bo‘lishi kerak. Shu bilan birga, kichik va o‘rta eksportchilarni qo‘llab-quvvatlash raqamli jarayonlarda ularning ishtirokini kengaytirish va texnik imkoniyatlar bilan bog‘liq qiyinchiliklarni kamaytirishga yordam beradi.

O‘zbekiston va mintaqadagi hamkorlar uchun siyosiy ustuvorliklar quyidagilardan iborat: butun yo‘nalish bo‘ylab investitsiyalarni muvofiqlashtirish; bojxona va hujjatlashtirish tartiblarini soddalashtirish; transport vazirliklari, temiryo‘l operatorlari, port ma’muriyatlari va bojxona idoralari o‘rtasida muntazam hamkorlikni yo‘lga qo‘yish; raqamli tizimlarning xavfsizligi va mosligini ta’minlash; transport siyosatini eksportni rivojlantirish va sanoatni modernizatsiya qilish bilan bog‘lash. Yo‘lak samaradorligini baholashda yuk hajmi bilan bir qatorda, transport xarajatlarining barqarorligi, yetkazib berish ishonchliligi, eksport diversifikatsiyasi, mintaqaviy savdo, mahalliy bandlik va Markaziy Osiyoda yaratiladigan qo‘shimcha qiymatni ham hisobga olish muhim.

Xulosa o‘rnida ta’kidlash joizki, O‘rta yo‘lak Markaziy Osiyoga savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish, tashqi bozorlarga chiqishni kuchaytirish va mintaqaviy hamkorlikni chuqurlashtirish imkonini beradi. Uning strategik ahamiyati Yevrosiyodagi o‘zgarayotgan vaziyat bilan bog‘liq, biroq, tijoriy samaradorlikni oshirishda infratuzilma, muvofiqlashtirilgan tartiblar, maqbul xarajatlar va ishonchli xizmatlar ham muhim omillar hisoblanadi [1–4].

O‘zbekiston uchun yo‘lak logistika, eksport va iqtisodiy diversifikatsiyani qo‘llab-quvvatlashi mumkin, agar ichki aloqalar va mahalliy qiymat yaratish tranzit quvvati bilan birga rivojlansa. Raqamlashtirish samaradorlikni oshiradi, ammo texnologik tizimlardan samarali foydalanishda xavfsiz boshqaruv va tizimlararo moslikka e’tibor qaratish muhim [5]. Geosiyosiy vaziyatdagi o‘zgarishlar esa mintaqaviy hamkorlik va moslashuvchan yondashuvlarning ahamiyatini yanada oshiradi [6]. Yakunda O‘rta yo‘lakni oddiy tranzit yo‘li emas, balki ishonchli yetkazib berish, rivojlangan savdo, xavfsiz raqamli tizimlar va Markaziy Osiyo biznesi hamda aholisi uchun aniq iqtisodiy foyda keltiradigan yaxlit ekotizim sifatida baholash lozim.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Eldem T. Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity: Connecting Europe and Asia via Central Asia, the Caucasus, and Turkey // SWP Comment. 2022. – № 64. Б. 1–8. https://doi.org/10.18449/2022C64□.

2. Wani A. A. The Middle Corridor: Reviving Connectivity for EU–Central Asia Trade and India's Strategic Imperative. – New Delhi: Observer Research Foundation, 2024. – 31 p.

3. Kenderdine T., Bucsky P. Middle Corridor Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route // ADBI Working Paper Series. 2021. – № 1268. P.1–33.

4. Krzysztan B., Paszkowski M. The Middle Corridor Perspective: Opportunities and Challenges // IEŚ Commentaries. 2026. – № 1689 (194/2026). 28 August. -P.1–4.

5. The Middle Corridor: Where Trade Routes Meet Digital Control. StrategEast, 2024. -P.1–19.

6. Papava V. Transport Corridors of Central Asia Facing the Challenges of Confrontational Globalization, 2025. -P. 2-11.