

AFG‘ON MUAMMOSINING IQTISODIY VA INTEGRATSION YECHIMLARI
(Xitoyning “Bir makon – bir yo‘l” loyihasi misolida)



<https://doi.org/10.5281/zenodo.7336722>

Fayzullayev Aziz Husan o‘g‘li
Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti
ilmiy tadqiqotchi
azizfayzullayev972@gmail.com

Annotatsiya. Ushbu maqolada Afg‘onistonning qo‘shni davlatlar, xususan, Xitoyning iqtisodiy loyihalarida ishtiroki va mintaqaviy hamkorlik aloqalarining yo‘lga qo‘yilishi mamlakatning keyingi taqdiriga nechog‘lik bog‘liqligi yoritilgan. Maqolada ulkan loyiha hisoblanmish “Bir makon – bir yo‘l” da Afg‘onistonning a‘zolik masalasi iqtisodiy va siyosiy tomondan ko‘rib chiqiladi va istiqbollari prognoz qilinadi.

Kalit so‘zlar. BMBY, dengiz yo‘li, integratsiya, tolibon, temir yo‘l, iqtisodiy koridor, xavfsizlik

Qadimdan mamlakatlar o‘rtasidagi urushni va kelishmovchiliklarni hal qilish vositasi bu savdo aloqalari bo‘lib kelgan. Mamlakatlar o‘rtasida dushmandlik kayfiyati va urushlar bo‘lib turgan, hattoki, diplomatik aloqalar uzilgan paytlarda ham savdo karvonlari va o‘zaro bordi-keldilar, tovar almashinuvlari zinhor to‘xtab qolgan emas. 40 yildan ortiq davom etib kelayotgan Afg‘on nizosi shuni ko‘rsatdiki, mo‘joroni faqatgina qurol kuchi bilan hal qilib bo‘lmaydi. Shu o‘tgan davr moboynda afg‘on zaminida urushlar va portlashlar natijasida xarobalar, tashlandiq joylar, vayron bo‘lgan iqtisodiyot va qashshoqlik hukmron bo‘lib qoldi. Bu muammolarni hal qilish va iqtisodiyotni tiklash uchun mintaqa va jahon davlatlari bilan Afg‘oniston integratsiyalashishi kerakligini, hukumat ham, qo‘shnilar ham anglab yetdilar. Mamlakatni yana iqtisodiy jabhalarini oshirish, yoshlarni o‘qitish, aholining ish bilan ta‘minlanishi kabilar Afg‘on zaminida tinchilikni ta‘minlaydi va o‘q otishlarini tezroq to‘xtatilishiga olib keladi.

Yuqoridagilarni amalga oshirish uchun Afg‘onistonning Toliblargacha mavjud bo‘lgan hukumati ham tezroq iqtisodiy integratsiyalashish jarayonlarini ko‘rib chiqqan va bu masala Tolibon hukumati uchun ham kun tartibidagi dolzarb vazifa desak mubolag‘a bo‘lmaydi. Natijada bir qator mintaqaviy va xalqaro iqtisodiy tashkilotlarga a‘zo bo‘lindi. Ulardan biri katta imkoniyat sifatida qaralayotgan Xitoy davlati loyihasi bo‘lmish – “Bir makon – bir yo‘l” iqtisodiy strategik loyihasidir.

Ushbu loyiha e‘lon qilingandan boshlab Kobul pragmatik ravishda Xitoyning ikkita mintaqaviy loyihasi – “Bir makon – bir yo‘l” (BMBY) tashabbusi va Xitoy-Pokiston energetika yo‘lagi (CPEC) tarkibiga kirishni xohladi. Afg‘oniston uchun bu iqtisodiy loyihaning ahamiyati quyidagilar bilan belgilanadi:

Birinchidan Afg‘oniston o‘zini tarixiy jihatdan “tijoratni qayta yuklash punkti” deb hisoblab kelgangan va bu vazifani bajara olganligi tarixan barchamizga ma‘lum. Bu fikrning tasdig‘ini taniqli tarixchilar Lui Dyupri va Arnold Toynbi ham quyidagi gaplari bilan tan olishadi: “Eski dunyo yo‘llarining yarmi Bagramga (Kobul yaqiniga) olib boradi”. Qolaversa, Ipak yo‘lining poydevori taniqli va eng sarguzashtli sayohat muallifi Chjan Tszyaning Afg‘onistonning shimoliy viloyati Balxga, Yue-Chi (Kushanlar) dan Xitoydagi Xuing-Yu qabilalariga qarshi yordam olish uchun tashrif buyurganida qo‘yilgan. U Yue-Chining yordamini ololmasa-da, Xitoyga qaytib kelganda Xan imperatoriga Sharq bilan savdo qilishni boshlashni maslahat berdi.

Ikkinchidan, so‘nggi o‘n yil ichida Kobul mintaqaviy integratsiyaga intildi. 1980-yildan beri u Janubiy Osiyo mintaqaviy hamkorlik assotsiatsiyasi (SAARC), Markaziy Osiyo mintaqaviy hamkorlik dasturi (CAREC), o‘zaro hamkorlik konferensiyasi va boshqa mintaqaviy, iqtisodiy, xavfsizlik va siyosiy tashkilotlarga to‘liq a‘zolik yoki kuzatuvchi maqomini olishga harakat qildi. Osiyoda ishonch choralari (CICA), Osiyo Hamkorlik Dialogi (ACD) va Shanxay Hamkorlik Tashkiloti (SHHT) va yaqinda Osiyo infratuzilmasiga investitsiya banki (AIIB) nufuzli tashkilotlarga az‘o boldi va bu harakat hali ham faol davom etmoqda.

Uchinchidan, Afg‘oniston tashqi ishlar vazirligidagi yuqori martabali diplomatning so‘zlariga ko‘ra, Xitoy vitse-prezidenti bilan uchrashuvda sobiq prezident Ashraf G‘ani Xitoy, Afg‘oniston va Pokiston orasida Kobul siyosat va xavfsizlikni emas, balki iqtisodiyotni afzal ko‘rishini aytib o‘tgan edi.

Va nihoyat, to‘rtinchidan Afg‘onistonning ichki infratuzilma loyihalari - masalan, Afg‘oniston temir yo‘l tarmog‘i, foydalanilmagan mineral xom-ashyo manbalarini o‘zlashtirish va Afg‘oniston milliy halqa yo‘li kabi loyihalari to‘liq ishga tushurilishi uchun Pekinning “Bir makon – bir yo‘l” loyihasi bilan o‘zaro muvofiq keladi.

Ushbu loyiha o‘zining tarixiy mavqeini tiklashni rejalashtirayotgan Afg‘oniston uchun muhim ahamiyatga ega. Osiyoning yuragida joylashgan Afg‘oniston va uning Bomiya, Balx, Kobul, Hirot viloyatlari joylashgan chunki Ipak yo‘lida joylashgan ushbu viloyatlarda iqtisodiyot, madaniyat, din rivojlangan. Transmilliy loyihalarni qo‘llab-quvvatlash maqsadida Kobul hukumati 2016-yilning oktyabr oyidan buyon Afg‘oniston rasmiylari Xitoy-Pokiston iqtisodiy koridori (CPEC¹) loyihasiga qo‘shilishga qiziqish bildirdilar. Bu loyiha Afg‘onistonni mintaqadagi savdosotiqni qo‘llab-quvvatlashga yordam beradigan 60 milliard dollardan ziyod sarmoya kiritadi. Afg‘oniston ham 2017-yilda Osiyo infrastruktura investitsiya bankining doimiy a‘zosiga aylandi. Afg‘oniston Tashqi Ishlar vazirining o‘rinbosari Hikmat Xalil Karzayning aytishicha, “Buyuk ipak yo‘li bo‘ylab iqtisodiy rivojlanish jarayoni mintaqamizda markazlashgan xalqaro rivojlanish tartibini qayta shakllantiradi va XXI asrda inson taraqqiyoti uchun katta ahamiyatga ega”.

Yana shuni ham ta‘kidlab o‘tish kerakki, mega loyiha hisoblanmish “Bir makon – bir yo‘l” loyihasining to‘liq amalga oshishi Afg‘onistondagi barqarorlikka uzviy bog‘liqdir. Xitoyning trillion dollarlik ushbu loyihasi Afg‘onistonsiz amalga oshishi qiyin hisoblanadi. Bu xususida Xitoyning Afg‘onistondagi sobiq elchisi Yao Jing shunday **deydi**: “Afg‘oniston ishtirokisiz Xitoyni dunyoning qolgan qismi bilan bog‘lashning imkoni yo‘q”. Xitoy Afg‘onistondagi uzoq muddatli iqtisodiy manfaatlarni himoya qilish uchun o‘z ixtiyorida barcha vositalardan foydalanmoqda.

Birinchi galda Xitoy-Pokiston energetika koridori (CPEC)ni Afg‘onistonga qadar kengaytirish bosh maqsad qilib olingan. Ushbu tarkibiy qismlarning barchasi haqida gap ketganda ular Afg‘oniston uchun foydali bo‘lishi mumkin. Bu loyiha ham BMBY loyihasining tarkibiy qismi va debochasiga aylanishi ko‘zda tutilgan. Shu sababdan ushbu loyihaga Markaziy Osiyo davlatlarining ham ishtirok etishi maqsad qilingan. Ushbu iqtisodiy loyihaga Hindistonning qo‘shilish istagi, shuningdek, bu harakatlar natijasida Nyu-Dehlining ham BMBY tarafdoriga aylanishi mumkinligini ko‘rsatadi. Ikkinchidan, Markaziy Osiyoga trans-Hindukush avtomagistral va temir yo‘l liniyasini qurish Afg‘onistonni Xitoyning mintaqaviy tarmog‘iga bog‘laydi. Uchinchidan, Afg‘oniston energiya ishlab chiqarish va tranzit qilish uchun ulkan salohiyatga ega. Ba‘zi hisob-kitoblarga ko‘ra, Afg‘oniston 223000 MVt quyosh energiyasi, 23000 MVt gidroenergetika, 68000 MVt shamol energiyasi ishlab chiqarish imkoniyatiga ega. Ammo, ushbu salohiyatga qaramay, afg‘onlarning atigi 41 foizigina elektr energiyasi bilan ta‘minlangan; mamlakat esa 2000 MVt dan kam elektr energiyasi ishlab chiqaradi. Shunday qilib, talabning

¹(CPEC)China-Pakistan Economic Corridor – Xitoy-Pokiston iqtisodiy koridori

bo‘shliqni to‘ldirish uchun elektr energiyasini import qilishga juda bog‘liqdir. 2007-2015 yillarda Afg‘oniston 973 million dollarlik elektr energiyasini import qildi.

Pokiston ham energiya tanqisligiga duch kelmoqda. Hozirgi vaqtda elektr energiyasining etishmasligi 6000 MVt dan katta. Shuning uchun Pokiston o‘zi energiya ishlab chiqarishi yoki uni rejalashtirilgan CASA-1000 tarmog‘i yoki Turkmaniston-Afg‘oniston-Pokiston elektr uzatish liniyasi (TAP-500v) orqali import qilishi kerak. Shu zarurlardan kelib chiqib Xitoy, Pokiston va Afg‘oniston Kobul shahri yaqinidagi Kunar daryosida havzasida gidroelektr to‘g‘onini qurish bo‘yicha hamkorlik qilishga allaqachon kelishib olgan edilar. Afg‘oniston vazirliklararo energetika komissiyasining hisob-kitoblariga ko‘ra, Kobul daryosi havzasi har yili 2800 MVt dan ortiq elektr energiyasini ishlab chiqarishi mumkin. 2006-yildan beri Afg‘oniston ham, Pokiston ham Jahon banki yordamida suvni taqsimlash to‘g‘risidagi bitimni ikki marta imzolamadilar.

Afg‘onistonni o‘z ichiga olgan loyihalar – TAPI, CASA-1000, TAP-500v, TUTAP va turli xil avtomobil va temir yo‘l loyihalari kabi mintaqaviy yirik loyihalarga – Osiyo infratuzilmasi investitsiya banki, Xitoy banki, Xitoy taraqqiyot banki va Ipak yo‘li jamg‘armasi moliyaviy yordam beradi. Afg‘oniston prezidenti Muhammad Ashraf G‘ani, ta‘kidlab o‘tganidek o‘tgan yili Kobulda bo‘lib o‘tgan 12-Ipak yo‘li forumiga bag‘ishlangan forumda Afg‘on xalqi va davlati mavjud muammoga qaramasdan “Osiyo yo‘llari” markazi sifatida o‘z mamlakatining sobiq maqomini tiklash tashabbusi bilan viloyat hokimlariga chaqiriq bilan chiqdi. Xitoy-Afg‘oniston uchun 2016 yil uchta sababga ko‘ra samarali yil bo‘ldi:

- Birinchidan, Kobul va Pekin o‘rtasida BMBY bo‘yicha munosabatlar o‘rnatildi.

- Ikkinchidan, 20 million dollarga baholangan yuklarni tashib borayotgan birinchi Xitoy yuk poyezdi Shimoliy Afg‘onistonning Hayaraton port shahriga Qozog‘iston va O‘zbekiston orqali ikki haftadan so‘ng keladi. 3000 kilometrlik temir yo‘lni bosib o‘tgan ushbu poyezd qatnovi, Shanxay yaqinidagi Xaymen shahridan portdan chiqib ketdi. Har oyda ikkita poyezdning tranzit qatnovini rejalashtirish Xitoy Afg‘onistonga to‘qimachilik, elektron mahsulotlar va qurilish materiallarini eksport qilish imkoniyatini yaratdi.

- Uchinchidan, 2012 yil oxirida ikki davlat o‘rtasida havo yo‘llari yopilganidan keyin Kobul-Urumchi karidori o‘rtasida to‘g‘ridan-to‘g‘ri reys qayta tiklandi va Kobuldan Shinjon Uyg‘ur avtonom respublikasining poytaxti Urumchiga boradigan masofada har haftada bir marta parvozlar amalga oshiriladi.

So‘nggi bir necha yil ichida Xitoy-Afg‘on rahbarlari Afg‘onistonning shimoliy sharqida Chinning Shinjon mintaqasi bilan chegaradosh Badaxshon viloyatining to‘sqinlik qiladigan «Vaxan» koridorini ochish g‘oyasini ilgari surdilar. O‘tmishdagi siyosiy g‘alayonga qaramasdan, Vaxan vayronagarchiliksiz bo‘lib qoldi. Bu haqiqatga qaramay, Xitoy-afg‘on savdosi uchinchi davlatdan o‘tadi va Afg‘oniston va Xitoy o‘rtasida to‘g‘ridan-to‘g‘ri chegarani ochish tashabbusi hali paydo bo‘lmagandi. Ikki mamlakat o‘rtasida to‘g‘ridan-to‘g‘ri ikki tomonlama savdo uchun yo‘l qurilishi orqali Vaxan koridorini ochish har ikki tomon uchun ham foydali bo‘ladi.

Afg‘oniston hukumati hozirgi kunda pragmatik ravishda ikki mintaqaviy loyiha – “Bir kamar – bir yo‘l” (BMBY) va “Xitoy-Pokiston energiya yo‘lagi” (CPEC)ning bir qismi bo‘lishga ijobiy fikr bildirmoqda. [Ahmad Talmiz. 2016] Birinchidan, Afg‘oniston hududining qadimdan Buyuk Ipak yo‘li chorrahasiga yaqin joylashganligi uning geopolitik mavqeyini belgilab beradi.

Ikkinchidan, 1980-yildan beri mamlakat iqtisodiy, xavfsizlik va siyosiy tashkilotlarda, jumladan, Janubiy Osiyo mintaqaviy hamkorlik assotsiatsiyasi (SAARC²), Markaziy Osiyo mintaqaviy hamkorlik dasturi (CAREC³), Osiyo hamkorlik dialogi (ACD⁴) va Shanxay hamkorlik

² (SAARC) South Asian Association for Regional Cooperation – Janubiy Osiyo mintaqaviy hamkorlik assotsiatsiyasi

³ (CAREC) Central Asia Regional Economic Cooperation – Markaziy Osiyo mintaqaviy Hamkorlik dasturi

⁴ (ACD) Asia Cooperation Dialogue – Osiyo Hamkorlik Dialogi

tashkiloti (SHHT) kabi tuzilmalar doirasida transmilliy loyihalar bo'yicha faoliyat olib bormoqda. [Aneja Atul. 2016] Bundan tashqari, Afg'onistonning tashqi siyosatida mintaqaviylik va mintaqaviy tashabbuslar, jarayonlarni targ'ib qilish, bu boradagi tashkilotlarni boshqarish va muvofiqlashtirish uchun Tashqi ishlar vazirligi qoshida Kobul mintaqaviy hamkorlik boshqarmasi tashkil qilindi. Afg'onistonning Lapis-Lazuli yo'lagi, “Beshta xalqlar temir yo'llari” va turli xil gaz quvurlari loyihalari Xitoyning BMBY mintaqaviy strategik loyihasiga mos keladi.

Uchinchidan, Xitoy vitse-prezidenti bilan uchrashgan Afg'oniston tashqi ishlar vazirligi ma'sullari ma'lumotiga ko'ra, Ashraf G'ani Xitoy, Pokiston kabi Afg'oniston iqtisodi ham siyosat va xavfsizlik nuqtai nazaridan ancha imkoniyatga ega ekanligi va afg'on temiryo'l tarmog'i, mahalliy foydali qazilmalarni ishlab chiqarish va milliy afg'on yo'llari singari mahalliy Afg'oniston infratuzilmalari loyihasi Pekindagi BMBY bilan o'zaro bog'liqligini e'tirof etdi.

Afg'oniston iqtisodiyoti YAIMning yiliga 1,5% o'sishi, inflatsiya va ishsizlikning yuqori darajasi bilan ajralib turadi. Eksport va importning nomutanosibligi yaqqol ko'rinadi. Aholining uchdan bir qismidan ko'prog'i kambag'allik chegarasidan ancha past bo'lib, 2014-yilgi parlament saylovlaridan so'ng tashkil etilgan Milliy Birlik hukumati tashqi qaramlikni qisqartirish va Afg'oniston iqtisodiyotini barqaror rivojlantirish modelini qayta ishlab chiqish bo'yicha rejalarini e'lon qildi [Chene Hugo. 2016], hamda bu voqea Xitoyning BMBY loyihasi bilan ketma-ket sodir bo'ldi. Bu esa ular o'rtasida yaqinlashuvga yo'l ochdi.

Afg'onistonning BMBYga qo'shilishi va integratsiyalashuvi borasida dastlabki qadamlari amalga oshirilgan. 2016-yil may oyida Afg'oniston va Xitoy tashqi ishlar vazirlari ikki davlat o'rtasida “Kamar va yo'l” loyihasi doirasida hamkorlikning turli sohalarini rivojlantirish bo'yicha Muvofiqlashtiruvchi memorandum imzolandi [Byrd William. 2016]. Dastlab Xitoy tomonidan 2013-yilda taklif qilingan bu tashabbus “Dengiz Ipak yo'li” va quruqlikdagi “Ipak yo'li iqtisodiy hududi” deb ataluvchi loyihalar orqali savdo-sotiqni kengaytirish, infratuzilmalarni qurish va madaniy almashinuvlarni rivojlantirish maqsadida faoliyat olib borishi rejalashtirilgan. Xalqaro valyuta jamg'armasining hisobotiga ko'ra, Pekin BMBY bo'yicha Kobulga mablag' ajratgan. Lekin aloqalarni yanada rivojlantirish bir necha qadam tashlashni talab qiladi:

– Afg'onistonning ichki infratuzilma loyihalarini BMBYga integratsiya qilish. Masalan, afg'on hukumati Qunduz – Mozori Sharif – Akilu – Hirot temiryo'lini qurishni istaydi [Clarke Michael. 2015]. Agar bu loyiha amalga oshirilsa, Xitoy, Qirg'iziston, Tojikiston, Afg'oniston va Eron mintaqasini birlashtiruvchi temiryo'l Markaziy Osiyoning BMBY bilan bog'lanishiga olib keladi.

– Afg'oniston, Turkmaniston, Ozarbayjon, Gruzziya va Turkiya o'rtasidagi Lapis Lazuli tranzit, savdo va transport yo'llari BMBYning bir qismi bo'lishi kerak. [Clover Charles and Lucy Hornby. 2015]; Bunda Xitoyning ushbu besh mamlakat bilan iqtisodiy tomondan yaqinlashuvi va Pekin loyihasining tranzit va savdo tartib-qoidalariga oid mintaqaviy integratsiyalashuv jarayoni yuz beradi.

– Turkmaniston - Afg'oniston – Tojikiston – Xitoy elektr quvvati loyihasi (TATK) ham texnik-iqtisodiy asoslangan holda BMBYning bir qismiga aylantirilishi kerak [Downs Erica. 2012]. Bu loyihaga qatnashchi davlat hukumatlari mablag' ajratishga tayyor, ammo Xitoy hukumati hech qanday qo'shimcha choralar ko'rmadi. Bundan tashqari, Eronga qo'yilgan keyingi sanksiyalar natijasida Eron yangi quvur tarmoqlarini Afg'oniston orqali o'tkazish bo'yicha qiziqish bildirmoqda. Bu esa keyinchalik elektr quvvati loyihasiga Eronni ham jalb qilish mumkin, degan ehtimollarni kuchaytiradi. Afg'onistonning BMBY loyihasiga qo'shilishi Markaziy Osiyo, Janubiy Osiyo, Yaqin Sharq va Xitoy o'rtasidagi iqtisodiy ko'prikn yanada kuchaytiradi va bu AQShning “Yangi Ipak yo'li” tashabbusiga ham mos keladi. Xitoy shimoliy, markaziy va janubiy kema yo'llarini qurishni rejalashtirmoqda [Huasheng Zhao. 2016]:

- 1) Shimoliy: Markaziy Osiyo – Rossiya – Yevropa;

- 2) Markaziy: Markaziy Osiyo – G‘arbiy Osiyo – Fors ko‘rfazi – O‘rtayer dengizi;
- 3) Janubiy: Xitoy – Janubiy-sharqiy Osiyo – Hind okeani.

Shu bois, Afg‘oniston “Kamar va yo‘l” tashabbusining yanada kengroq maqsadlariga samarali hissa qo‘shishga ijobiy munosabat bildirmoqda. Bundan tashqari, Afg‘onistonning o‘rta va uzoq muddatli iqtisodiy rivojlanishi uning qishloq xo‘jaligi, mineral va neft-gaz sohasiga bog‘liq. Malakat aholisining katta qismi qishloq xo‘jaligi bilan shug‘ullanadi va ushbu sohani rivojlantirish qashshoqlikka qarshi kurash uchun muhimdir hamda bunda rivojlangan mamlakatlar qishloq xo‘jaligi sohalari bilan integratsiyalashuv zarur omil hisoblanadi.

Afg‘oniston juda katta tabiiy resurslarga, G‘arbiy Afg‘oniston esa shamol energiyasi va gidroenergetika salohiyatiga ega. Agar mamlakat BMBY loyihasiga qo‘shilsa, Xitoy va Hindiston kabi yirik energetika import qiluvchi mamlakatlarning xalqaro bozordagi hamkoriga aylanadi. Bunda Afg‘oniston nafaqat ta‘minotchi, balki Markaziy Osiyo davlatlari, Xitoy va Janubiy Osiyodagi energetika bozorlari o‘rtasida tranzit markazi vazifasini bajarishdan ham manfaat ko‘radi. Bunda uning o‘zidagi energiya tanqisligi hal qilinishi mumkin, chunki ayni paytda Afg‘oniston aholisining 20% elektr energiya bilan ta‘minlangan [Huasheng Zhao. 2016]. Markaziy Osiyodagi hamkorlik esa bu muammoning ham qaysidir ma‘nodagi yechimini keltirib chiqaradi.

2015-yilgi Shanxay Hamkorlik tashkiloti sammitida Xitoy o‘zining Afg‘onistondagi investitsiyalari va tinchlik dasturlarini qo‘llab-quvvatlashda asosiy rolini ta‘kidlab, do‘st mamlakat Afg‘oniston masalalarida muhim rol o‘ynashi mumkinligiga ishonishini bildirdi [Mohman Abdul. 2012]. Ammo aslida Afg‘oniston oldida ko‘plab muammolar mavjud. Hukumat nafaqat yaxshi faoliyatni namoyish qilishi, balki xavfsizlik vaziyatini boshqarishi, korrupsiyani to‘xtatishi, terroristik kuchlarga qarshi kurash olib borishi va ularning faoliyatini cheklash orqali amaliy takomillashtirishga qadam qo‘yishi kerak.

Boshqa tomondan, BMBY loyihasining Afg‘onistondagi yana bir jihati – xavfsizlik va tinchlik o‘rnatish. Loyiha o‘z tabiati bilan xavfsizlikni talab qiladi va ishtirokchi davlatlar mintaqani barqarorlashtirish uchun tinchlik jarayonining ko‘plab yo‘nalishlari bo‘yicha faol harakatlanadi. Ammo Xitoy Afg‘onistonning hozirgi nozik ahvolini e‘tiborga olib, Osiyo mintaqasida xavfsizlik qayta tiklanmaganligi tufayli Yangi Ipak yo‘lining muvaffaqiyatsiz bo‘lishini va Afg‘onistondagi beqaror vaziyat qo‘shni mamlakatlarga ham ta‘sir qilishini hisobga olmoqda. Afg‘onistonning BMBYdagi ishtiroki uchun imkoniyat yaratgan Xitoy mamlakatdagi muhim investor bo‘lsa-da, mamlakat ichki muammolariga yordam berish o‘rniga “Afg‘onistonga tegishli” naqlda uzoqdan turib tomosha qilmoqda xolos. Xitoyning o‘z va‘dalariga sodiqligini ko‘rsatadigan bir necha ijobiy qadamlar ma‘lum ma‘noda tashlanmoqda. Xitoyda Jiangsudan Afg‘onistonga birinchi yuk poyezdi 2016-yil avgustda ochildi [Muddaber Zabihullah. 2016]. Bundan ko‘rinib turibdiki, “Kamar-yo‘l” loyihasi Afg‘onistonni aylanib o‘ta olmaydi va shu sababli ham bu masalani Xitoy va Afg‘oniston har tomonlama tahlil qilishi lozim.

“Bir makon, bir yo‘l” 2019 -yil 26-27- aprel kunlari Xitoyning “Yantsi” xalqaro makazida bo‘lib o‘tgan davra suxbatida O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev forumda nutq so‘zladi.

Xalqaro va mintaqaviy o‘zaro bog‘liqlik masalalari Markaziy Osiyo, jumladan, dengiz portlariga bevosita olib chiquvchi yo‘lga ega bo‘lmagan mamlakatimiz uchun dolzarb bo‘lib kelgan va hozir ham shunday. O‘zbekiston mamlakatlarimizning barqaror taraqqiyotida muhim omil bo‘ladigan “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusini avvalboshdanoq qo‘llab-quvvatlangan.

Prezidentimiz Markaziy Osiyoning transport va logistika imkoniyatlarini oshirish, “yashil iqtisodiyot” orqali oziq-ovqat xavfsizligiga erishish, turizmni rivojlantirish, ekologik muammolarni birgalikda bartaraf etish va boshqa dolzarb masalalar bo‘yicha qator tashabbuslarni ilgari surdi.

Markaziy Osiyo mintaqasining taranzit salohiyati ro‘yobga chiqarish hamda Xitoy – Markaziy Osiyo - G‘arbiy Osiyo iqtisodiy yo‘lagini shakllantirish dolzarb ahamiyatga ega ekani

ta'kidlandi. Toshkent – Andijon – O'sh – Irkishtom – Qoshg'ar avtomobil yo'lagi, O'zbekiston – Qirg'iziston – Xitoy va Mozori Sharif – Kobul – Peshovar temir yo'llari loyihalari bu borada katta istiqbollar ochishi qayd etildi. Shuningdek, Sariq dengiz portlari – Markaziy Osiyo – Yevropa yo'nalishi bo'ylab temir Yo'lda yuk tashishga bir xil ta'rif o'rnatish ham iqtisodiy jihatdan maqsadga muvofiq.

Prezidentiz Shavkat Mirziyoyev “Bir makon, bir yo'l” forumida so'zlagan nutqida Afg'oniston masalasiga ham alohida e'tibor qaratib, ushbu mamlakatning forumga Afg'onistonga jalb qilish, mamlakatda tinchlik o'rnatilishi Markaziy va Janubiy Osiyoda yangi taraqqiyot manbalari yaratishini ta'kidlaydi. Shavkat Mirziyoyev bu boradagi dolzarb masalalar joriy yilning kuzida Toshkentda bo'lib o'tadigan Afg'oniston bo'yicha Mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik konfrensiyasida (RECCA) muhokama qilinishini ma'lum qildi. [Sh. M. Mirziyoyev. 2019] Shuni ta'kidlab o'tish mumkinki, BMBY Afg'onistonning iqtisodiy rivojlanishi uchun mintaqaviy savdo-sotiqda ishtirokini yanada kengaytirishi mumkin. Bundan keladigan ijobiy natijalarda Afg'oniston o'z eksport balansini oshirish va import xarajatlarini kamaytirishga erishadi. Tovarlar va energiya savdosidan tushadigan daromadni mamlakat infratuzilmasi rivojiga, shu jumladan, tashqi yordamga qaramligini kamaytirish va iqtisodiy barqarorlikning o'sishi uchun yo'naltiriladi. Biroq bu faqatgina izchil davlat siyosati orqali amalga oshirilishi mumkin va hukumat mintaqadagi siyosiy va iqtisodiy barqarorlikning yagona manbai sifatida Xitoyga qaramasdan, BMBY loyihasidan foyda olish uchun iqtisodiy rivojlanish jarayonida siyosiy rahbarlikni amalga oshirishi kerak.

Xulosa sifatida shularni aytish mumkin, Afg'oniston o'z joylashuviga ko'ra muhim strategik, geografik kordinatada joylashgan. Markaziy Osiyo davlatlari ham jumladan o'z o'rni va ahamiyati bilan dunyoning e'tiborini o'ziga qaratib kelgan. Mintaqa juda yuqori potensialga ega. Ushbu imkoniyat bilan hamohang rivojlanish uchun mintaqaga barqarorlik va tinchlik suv va havodek zarur. Lekin bu xavsizlik masalasiga faqat zo'ravonlik yoki kuch manbalari bilangina erishib bo'lmaydi. Mintaqaga va Afg'onistonga ham iqtisodiy integratsiya va o'zaro qo'llab quvvatlash va bir birlariga dastak bo'lish judayam muhim. Bu borada ko'plab tashabbuslar bor va O'zbekiston amaliy harakatlar bo'yicha katta ustunlikka egalik qilmoqda. Bugungi kunda Afg'oniston ko'plab mintaqaviy iqtisodiy loyihalarga jalb qilingan. Bu amaliy harakatlar allaqachon o'zining amaliy samarasini bermoqda. “Bir makon – bir yo'l” iqtisodiy loyihasi va ShHT da yirik kuzatuvchi maqomga ega bo'lishi kelajakda yana ham kuchliroq mintaqaga integratsiyalashuv mumkinligini ko'rsatmoqda. Kobul, o'z navbatida, BMBY Afg'onistonga iqtisodiy o'sishni tezlashtirishga, mintaqaviy savdo markazi sifatida paydo bo'lishga va ichki xavsizlik tahdidlarini bartaraf etishga yordam beradi degan umidda.

REFERENCES

1. *Muddaber Zabihullah*. Where Does Afghanistan Fit in China's Belt and Road? The Diplomat. 3 May, 2016.
2. *Aneja Atul*. Silk Road train to reach Afghanistan on Sept 9. The Hindu 28 August 2016.P. 31
3. *Byrd William*. What Can be Done to Revive Afghanistan's Economy?. USIP Special Report. 2016 P. 11
4. *Chene Hugo*. Chinain Afghanistan: Balancing Power Projection and Minimal Intervention. IPCS Special Report. 2015.
5. *Clarke Michael*. “One Belt, One Road’ and China’s emerging Afghanistan dilemma”. Australian Journal of International Affairs. 2016.
6. *Clarke Michael*. China’s Emerging Af-Pak Dilemma. China Brief. 2015.
7. *Clover Charles and Lucy Hornby*. China’s Great Game: Road to new empire. Financial Times. 12 October 2015.
8. *Downs Erica*. China Buys into Afghanistan. SAIS Review Summer-Fall. 2012.

9. *Huasheng Zhao*. Afghanistan and China's new neighbourhood diplomacy. *International Affairs*. 2016.
10. *Mohman Abdul*. The Prospects for Economic Development in Afghanistan. *Asia Foundation Occasional Paper* 14 June 2012.
11. Shazamanov, S. I. (2021, February). HISTORICAL AND POLITICAL ASPECTS OF THE REFORMS OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA. In *Archive of Conferences* (Vol. 15, No. 1, pp. 194-197).
12. Юлдашев, А. С. У. (2019). Региональное развитие КНР: на примере социальноэкономического развития Западного Китая. *Региональные проблемы преобразования экономики*, (4 (102)), 34-40.
13. Юлдашев, А. (2022). ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ И ПОТЕНЦИАЛ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И КИТАЕМ. *Sharq ma'shali/Vostochniy fakel*, 14(1), 136-144.
14. Нигманов, А. У. (2020). ХИТОЙДА YOQILGI-ENERGETIKA MAJMUASI VA TARMOQ RIVOJLANISHING GEOGRAFIK XUSUSIYATLARI. *ГЕОГРАФИЯ: ПРИРОДА И ОБЩЕСТВО*, 1(2).
15. Nigmanov, A. U. (2019). О 'zbekistonda atom energetikasini rivolantirish muammolari va sohaning istiqbollari. *Молодой ученый*, (42), 323-325.
16. Hashimova, S. A., & Nasirova, S. A. (2021). FEATURES OF FORMING OF ANIMATED NOUNS WITH THE AFFIXES IN MODERN CHINESE LANGUAGE. *Journal of Central Asian Social Studies*, 2(04), 1-10.
17. Ashiralievich, V. A., & Vasilovna, M. K. (2020). The interactive means of learning oriental languages. *Asian Journal of Multidimensional Research (AJMR)*, 9(3), 78-86.
18. Омонов, К. Ш. (2015). Типы деловых документов в истории старотюркского литературного языка. *Paradigmata poznani*, (3), 71-74.
19. Khalmurzaeva, N. T. (2021). CONTRAST DESCRIPTION OF JAPANESE AND CHINESE VERBAL COMMUNICATIVE BEHAVIOR. *CURRENT RESEARCH JOURNAL OF PHILOLOGICAL SCIENCES* (2767-3758), 2(12), 170-176.
20. Насирова, С. А. (2020). Генезис общественно-политической терминологии китайского языка через призму истории китайской дипломатии. *Modern Oriental Studies*, 2(2), 22-33.
21. <http://outlookafghanistan.net>
22. <https://southasianvoices.org>
23. <https://thediplomat.com>
24. <https://www.dawn.com>
25. <https://president.uz>