

## **“BIR MAKON – BIR YO‘L” LOYIHASINING O‘ZBEKISTON IQTISODIY-SIYOSIY HAYOTIDAGI TARIXIY AHAMIYATI**

**Zavqibek Mahmudov**

O‘zbekiston Respublikasi Fanlar Akademiyasi

Tarix instituti kichik ilmiy xodimi

### **ANNOTATSIYA**

*Ushbu maqolada Xitoy Xalq Respublikasi tashabbusi bilan ilgari surilayotgan Zamonaviy Ipak yo‘li deb tariflanayotgan “Bir makon – bir yo‘l” loyihasining mohiyati, harakat yo‘nalishlari, transport va logistika salohiyati, Xitoydan boshlanishi ko‘zlangan iqtisodiy yo‘lakning Markaziy Osiyo, xususan O‘zbekiston orqali Yevropa, Afrika va hatto Amerika davlatlarigacha kirib borishi yoritilgan. Shuningdek, mazkur maqolada “Bir makon – bir yo‘l” loyihasi asosida O‘zbekistonning xalqaro maydondagi iqtisodiy-siyosiy mavqeining rivojlanishi va loyihaning ayrim salbiy jihatlari ham tahlil asosida keltirib o‘tilgan.*

**Kalit so‘zlar:** *Xitoy, Markaziy Osiyo, Ipak yo‘li, O‘zbekiston, iqtisodiy diplomatiya, resurs, dunyo bozori, temir yo‘l, investitsiya, siyosat, “qarz diplomatiyasi”.*

### **ABSTRACT**

*In this article, the nature of the "One Belt - One Road" project, which is being promoted by the initiative of the People's Republic of China, is defined as the "One Belt - One Road" project, the directions of movement, the potential of transport and logistics, the economic corridor, which is planned to start from China, Central Asia, in particular, its penetration into European, African and even American countries through Uzbekistan is highlighted. Also, in this article, the development of the economic and political position of Uzbekistan in the international arena based on the project "One Belt - one road" and some negative aspects of the project are also mentioned based on the analysis.*

**Key words:** *China, Central Asia, Silk Road, Uzbekistan, economic diplomacy, resource, world market, railway, investment, politics, “debt diplomacy”.*

### **KIRISH**

Suv transporti yo‘llarida o‘z o‘rniga ega Xitoy hozirgi kunda bunday imkoniyatga to‘laqonli ega bo‘lmagan davlatlarga, Markaziy Osiyo orqali Janubiy Osiyo va Yaqin sharqdagi, bevosita Yevropa davlatlari bozorlariga kirib borishni jadal suratlarda amalga oshirmoqda. Ayni shu sababli ham Xitoy tomoni o‘z ishlab chiqaruvchilarini ushbu bozorlar bilan qulay avtomobil va temir yo‘llar tarmog‘i orqali bog‘lashga harakat qilmoqda. Xitoy tomonidan ilgari surilayotgan “Bir makon

– bir yo‘l” dasturi – bu yangi, zamonaviy “Ipak yo‘li” loyihasi hisoblanib, bu Xitoyning tashqi dunyo uchun ochiqlik tamoyilini ishlab chiqish strategiyasi deyish mumkin.

2019-yil 27-aprelda “Bir makon, bir yo‘l” loyihasi doirasidagi ikkinchi xalqaro forumda (“Yansi” xalqaro konferensiyalar markazida) prezident Shavkat Mirziyoyev nutq so‘zlab<sup>1</sup>: “Xalqaro va mintaqaviy o‘zaro bog‘liklik 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 avval boshdanoq qo‘llab-quvvatlagan” deb ta’kidlaydi

Birlashgan Millatlar Tashkiloti Bosh Assambleyasining 71-rezolyutsiyasi “Bir makon – bir yo‘l ” va boshqa iqtisodiy hamkorlik tashabbuslarini qo‘llab-quvvatladi. Barcha tomonlarni “Bir makon – bir yo‘l” tashabbusini qabul qilishga va xalqaro hamjamiyatni “Yo‘l” qurilishi uchun xavfsiz muhitni ta’minlashga chaqirdi<sup>2</sup>. Xitoy Markaziy Osiyo mamlakatlari bilan xalqaro temir yo‘l va Xitoy-Markaziy Osiyo tabiiy gaz quvuri qurilishi bilan Markaziy Osiyoda “makon va yo‘l” qurilishini sifatli rivojlantirishga ko‘maklashadi. Markaziy Osiyo “Bir makon – bir yo‘l” qurilishining “namoyish maydoni” hisoblanadi<sup>3</sup>.

## **TAHLIL VA NATIJALAR**

Xitoyning mazkur yirik loyihasida hozirgi kunda 60 dan ortiq mamlakat ishtirok etmoqda. Quruqlik yo‘llari orqali Janubiy Osiyo va undan Yevropa bozorlariga mahsulotlar yetkazish va o‘z iqtisodiyotini yanada rivojlantirish uchun ushbu mintaqalardan xomashyoga bo‘lgan ehtiyojini qondirish maqsadida ham bu tanlangan strategiya nufuzli ahamiyatga ega. 2013-yilda hokimiyat tepasiga Si Szipin kelishi bilan yanada jadallashgan bu jarayon 2000-yillarning boshlaridan asta-sekinlik bilan amalga oshirib kelinmoqda. Si Szipin hokimiyat tepasiga kelgan yildan beri Xitoy va G‘arbiy Osiyo davlatlari o‘rtasidagi tez-tez yuqori darajadagi tashriflar Xitoy va G‘arbiy Osiyo davlatlari o‘rtasidagi siyosiy va iqtisodiy munosabatlarni kuchaytirdi<sup>4</sup>. Ushbu loyiha Xitoyning tashqi dunyo uchun ochiqlikni rag‘batlantirish, ya’ni tovar, investitsiya, moliyaviy, texnologik loyihalarning chuqurlashtirishni o‘zida aks ettiradi. 2017-yilning may oyida Pekinda bo‘lib o‘tgan Xalqaro forumda 68 mamlakat va xalqaro tashkilot Xitoy bilan hamkorlik to‘g‘risidagi bitimlarni imzoladi. Mazkur

<sup>1</sup> Шавкат Мирзиёев: биргаликдаги саъй-ҳаракатларимиз натижаларини халқларимиз сезиши керак <https://president.uz/uz/2533> 27.04.2019.

<sup>2</sup> <https://baike.baidu.com/item/AF/13132427>

<sup>3</sup> <http://www.chinareform.org.cn/2022/0916/36703.shtml>

<sup>4</sup> “一带一路”上的经济走廊:中国-中亚-西亚经济走廊. 中国经济网[引用日期 2020-03-20

<https://baike.baidu.com/item/24618319>.

forumda soʻzga chiqqan Si Szinpin uch yil ichida «Bir makon, bir yoʻl»ga qoʻshilgan mamlakatlardagi Xitoy investitsiyasi 50 milliard dollarga yaqin mablagʻni tashkil etganini maʼlum qildi<sup>5</sup>.

Rasmiy Pekin “Bir makon – bir yoʻl” dasturi doirasida 900 ta investitsion loyihani amalga oshirish uchun 890 milliard dollardan ziyod mablagʻ sarflashni rejalashtirgan. Va bu investitsiyalar bevosita loyihaga aloqador boʻlgan davlatlar bilan ikki va koʻp tomonlama manfaatli shartnomalar tuzishga sarflanishi belgilab olingan. Birgina misol, “Xitoy – Markaziy Osiyo” tabiiy gaz quvuri Turkmaniston va Oʻzbekiston chegarasi, Amudaryoning oʻng qirgʻogʻidan boshlanib, markaziy Oʻzbekiston va Qozogʻiston janubidan oʻtib, Xorgʻos (Shinjon-Uygʻur viloyati) dan Xitoyga kiradi va “Ikkinchi Gʻarbiy-Sharqiy gaz quvuri”ga aylandi<sup>6</sup>. Quvurning umumiy uzunligi qariyb 10 ming kilometrni tashkil etadi. Oʻzbekiston va Xitoy oʻrtasidagi gaz sotish va sotib olish borasidagi ikki tomonlama oʻzaro iqtisodiy hamkorligi alohida tarixiy ahamiyatga ega. Mamlakatimizning Xitoy Xalq Respublikasi bilan gaz sotish boʻyicha tuzilgan hokum atlararo shartnomasi 30 yil davomida amal qiladi.

Loyihada Markaziy Osiyo davlatlarining tutgan roli va oʻrni katta strategik ahamiyatga ega hisoblaniladi. Birgina misol, loyihaning quruqlik qismini tashkil etishi lozim boʻlgan oltita taklif etilgan transport yoʻlaklaridan toʻrttasida Markaziy Osiyo eng muhim rol oʻynaydi<sup>7</sup>. Shu sababli ham Xitoy “Bir makon – bir yoʻl” loyihasini ishlab chiqilgan davrdan boshlab avvalo Markaziy Osiyo davlatlari bilan har tomonlama aloqalarini yanada rivojlantirib oldi. Mazkur loyiha doirasida Xitoyning Markaziy Osiyoga nisbatan rolini quyidagi yirik kategoriyalarga ajratish mumkin:

- Hududdagi mavjud yaqin kelajakda oʻz ehtiyoji uchun kerak deb hisoblaydigan tabiiy resurslardan foydalanish;

- Ushbu yirik loyiha doirasida asosiy quruqlik yoʻlagi sifatida Markaziy Osiyoga tayanadi<sup>8</sup>.

Oʻzbekiston dengiz portlariga chiqish imkoniyatiga ega boʻlmagan mamlakatlardan biri boʻlganligi sababli ham ushbu “Bir makon – bir yoʻl” dasturidan manfaatdor mamlakat hisoblanadi. Nafaqat Oʻzbekiston, balki Markaziy Osiyoning boshqa davlatlari uchun ham Rossiyaning iqtisodiy va investitsion imkoniyatlari

<sup>5</sup> "Bir makon, bir yil" — manfaatlar chorrahasi // Maʼrifat gazetasi. 2019-yil 26-aprel

<sup>6</sup> “一带一路”上的经济走廊:中国-中亚-西亚经济走廊 . 中国经济网[引用日期 2020-03-20]  
<https://baike.baidu.com/item/24618319>.

<sup>7</sup> Сыроежкин К.Л. Проект «Экономический пояс Шёлкового пути» в сложном пространстве Центральной Азии. Контуры глобальных трансформаций. Выпуск 6, Том 9, 2016. – С. 107-111.

<sup>8</sup> Маҳмудов З. Хитойнинг “—带—路” (Замонавий Ипак йўли) лойиҳаси ва унинг Ўзбекистон учун аҳамияти (<https://effect.uz/8151>) . 2022 йил 28 ноябр.

Xitoyga nisbatan zaif hisoblanadi. Hozirgi kundagi Rossiya SSSR dan ajralib, mustaqillikka erishgan Markaziy Osiyo mamlakatlarining rivojlanishi bilan bog‘liq ehtiyojlarini to‘laonli qondirish imkoniyatiga ega emas. Xitoy tashabbusi bilan amalga oshirilayotgan “Bir makon – bir yo‘l” loyihasi orqali Markaziy Osiyo, xususan O‘zbekistonga ko‘plab investitsiyalar kirishi, yangi korxonalar hamda minglab ish o‘rinlari yaratilishi kuzatilmoqda. Asosiy maqsadi Yevropa va Afrika bozorlarini egallash bo‘lgan Xitoy uchun esa Markaziy Osiyo davlatlari “Bir makon – bir yo‘l” loyihasida asosiy ishtirokchi emas, balki, tovar va investitsiya tashish uchun asosiy yo‘lak vazifasini o‘taydigan davlatlar sifatida ko‘rilmogda<sup>9</sup>. Xitoy manfaati doirasida “Tanganing ikkinchi tomoni”, ya’ni loyihaning nozik va xatarli tomoni ham ayni shu qismi hisoblaniladi. Xitoyning “qarz tuzog‘iga” tushib qolmasligi uchun O‘zbekiston Xitoydan qarz va kredit olishida ehtiyotkorlik bilan harakat qilishi lozim. Global Taraqqiyot Markazi tomonidan o‘tkazilgan tadqiqot va undagi statistik ma’lumotlarga tayanib, Xitoyning mazkur loyihasida ishtirok etayotgan 65 mamlakatdan 8 tasi “qarz falokati” xavfi ostida, degan xulosaga kelish mumkin<sup>10</sup>. Birgina misol, Xitoy Tojikistonning eng katta tashqi kreditori bo‘lib, bu davlatning 2007-2016-yillarda tashqi qarzlari 80 foizga o‘sgan (Tojikiston tashqi qarzining 52 foizi Xitoy ulushiga to‘g‘ri keladi). Qirg‘izistonning esa eng katta tashqi kreditori Xitoydagi «Exim Bank» bo‘lib, 2016-yilda mamlakat tashqi qarzining 40 foizi shu bank hissasiga to‘g‘ri kelgan. Hozirgi kunda O‘zbekiston tashqi qarzining 20 foizdan ortig‘i (Qirg‘iziston tashqi qarzining 45 foizi) bevosita Xitoyga to‘g‘ri kelayotganligi ham fikrimiz isboti hisoblanadi. Iqtisodiyoti rivojlanayotgan davlatlar “tashqi qarz” omili orqali dunyoning eng rivojlangan davlatlar darajasiga erishganini tarixdan ko‘rishimiz mumkin. Biroq, bir davlatga katta miqdorda “qarz diplomatiyasi” evaziga bog‘lanib qolish, keyinchalik, bu davlatni siyosiy jihatdan ham “qaram” bo‘lib qolishiga olib keladi.

## **XULOSA**

O‘zbekiston Xitoyning “Bir makon – bir yo‘l” loyihasi doirasida kun sayin rivojlanayotgan Xitoy bilan iqtisodiy, ijtimoiy va siyosiy, ikki tomonlama manfaatli aloqalarida keyingi davrni va maqsadlarni inobatga olgan holda ehtiyotkorona munosabatda bo‘lish lozim. Xitoyning iqtisodiy kelajagi uchun esa eng maqbul bozor sifatida Janubiy Osiyo va Yevropaga o‘z tovarlarini olib borish maqsadida ham

<sup>9</sup> Как Узбекистан становится приоритетным партнером Китая в Центральной Азии?

<https://www.caanetwork.org/archives/21445/Как-Узбекистан-становится-приоритетным-партнером-Китая-в>

Центральной Азии 15 ФЕВРАЛЯ, 2021

<sup>10</sup> Burchill, R. The Belt and Road Initiative evolving into a multilateral project // China-US Focus. June 11, 2019. URL:

<https://chinausfocus.com/finance-economy/the-belt-and-road-initiative-evolving-into-a-multilateral-project>

qadimiy dengiz va quruqlikdagi Ipak yo‘lini qayta tiklashdir<sup>11</sup>. Bu loyihadan esa loyiha asoschisi va boshlanuvchi yo‘lagi sifatida eng ko‘p manfaatdor ham aynan Xitoy hisoblaniladi. Markaziy Osiyo davlatlari, xususan O‘zbekiston Xitoy iqtisodiyoti o‘shini ta‘minlab beruvchi transit zonalar hisoblaniladi. Bu davlatlarning iqtisodiyotiga to‘loqonli kirib olgach (aniqrog‘i egallagach) o‘z shart va talablarini o‘zgartirmasligiga hech qaysi davlat aniq xulosa bera olmaydi. Ushbu loyihaning ijobiy tomoni sifatida davlatimiz tashqi iqtisodiy va siyosiy jihatdan erishishi kutilayotgan eng asosiy omillar:

- O‘zbekiston tashqi savdo tovarlarning Janubiy Osiyo, Yaqin Sharq va Afrikaning rivojlanayotgan bozorlariga olib kirishiga xizmat qiluvchi Eron va Pokiston portlariga chiqishiga imkoniyat yaratiladi;

- Loyihalashtirilgan Xitoy-Qirg‘iziston-O‘zbekiston temir yo‘l koridori doirasida O‘zbekiston Xitoy bilan Yevropani bog‘lovchi yo‘ldan to‘g‘ridan-to‘g‘ri foydalanish imkoniyatiga ega bo‘ladi. Va bu esa yuk tashish vaqtini 5-6 kunga qisqartiradi.

#### **FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR (REFERENCES)**

1. Сыроежкин К.Л. Проект «Экономический пояс Шёлкового пути» в сложном пространстве Центральной Азии. Контуры глобальных трансформаций. Выпуск 6, Том 9, 2016.
2. Лю Ижу, Авдокушин. Е.Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 — стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая. Мир новой экономики. — М., 2019.
3. Шавкат Мирзиёев: биргаликдаги саъй-ҳаракатларимиз натижаларини халқларимиз сезиши керак <https://president.uz/uz/2533> 27.04.2019.
4. “一带一路”上的经济走廊:中国-中亚-西亚经济走廊 . 中国经济网[引用日期 2020-03-20 <https://baike.baidu.com/item/24618319>.
5. <http://www.chinareform.org.cn/2022/0916/36703.shtml>
6. Махмудов З. Хитойнинг “一带一路” (Замонавий Ипак йўли) лойиҳаси ва унинг Ўзбекистон учун аҳамияти (<https://effect.uz/8151>)
7. Как Узбекистан становится приоритетным партнером Китая в Центральной Азии? <https://www.caanetwork.org/archives/21445/Как-Узбекистан-становится-приоритетным-партнером-Китая-в-Центральной-Азии> 15 ФЕВРАЛЯ, 2021
8. Burchill, R. The Belt and Road Initiative evolving into a multilateral project // China-US Focus. June 11, 2019. URL: <https://chinausfocus.com/finance-economy/the-belt-and-road-initiative-evolving-into-a-multilateral-project>

<sup>11</sup> Лю Ижу, Авдокушин. Е.Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 — стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая. Мир новой экономики. — М., 2019. — С. 68