

## **“BIR MAKON – BIR YO’L” LOYIHASI – ZAMONAVIY “BUYUK IPAK YO’LI” SARI.**

**Jabborov Fazliddin Maxsidinovich**

*Ozbekiston Respublikasi IIV Samarqand akademik*

*Litseyi tarix fani o’qituvchisi*

Tarixdan bizga ma’lumki, miloddan avvalgi 138-yilda Xitoy imperatori U-Di mamlakat xavfsizligini shimoliy chegaralarda yashovchi xunn qabilalaridan himoya qilishda ittifoqchi topish, shuningdek g’arbdagi qo’shni mamlakatlarni o’rganish, o’z armiyasi qudratini yanada oshirish uchun “samoviy otlar”ni olib kelish maqsadida amaldor Chjan Szyanni O’rta Osiyo, xususan, Dovon (Farg’ona), Qang’ davlatlariga elchi sifatida yuborgan edi. Mazkur elchilikning Dovon davlatiga qilgan mashaqqatli safari amalga oshirilgan yo’l – “Buyuk ipak yo’li”ning shakllanishida asos bo’lib xizmat qildi. Mazkur yo’ldan ipak, bronza mahsulotlaridan iborat ilk tuya karvonining Fa’rg’ona vodiysiga kelishi miloddan avvalgi 121-yilda ro’y bergan<sup>5</sup>.

Keyingi taraqqiyoti davomida 12 ming kilometrni tashkil etgan mazkur savdo yo’li Xitoy, Markaziy Osiyo mamlakatlari, o’rta va yaqin Sharq, Kichik Osiyo mamlakatlarining savdo-iqtisodiy, ma’naviy-ma’rifiy taraqqiyotida muhim vosita rolini bajardi. Buyuk geografik kashfiyotlar tufayli dengiz savdo yo’llari ahamiyatining oshishi, shuningdek, ipak yo’li bo’ylab joylashgan davlatlardagi ijtimoiy-siyosiy, harbiy vaziyatning doimo ham barqaror bo’lmasligi kabi omillar XVI asrga kelib Buyuk ipak yo’lining inqirozga uchrashiga sabab bo’ldi.

XX asrning oxiriga kelib Markaziy Osiyoda mustaqil davlatlarning shakllanishi, xususan, Vatanimizning mustaqil taraqqiyot yo’liga qadam qo’yishi, faol mustaqil tashqi aloqalarning rivojlanishi o’tmishda iqtisodiy taraqqiyotni ta’minlashda muhim o’ringa ega bo’lgan mazkur savdo yo’lini zamonaviy shaklda qayta tiklash borasida ishlar amalga oshirila boshlandi. Albatta bu jarayondan mintaqada joylashgan davlatlarning ham manfaatlari nomoyon bo’lishi tabiiy.

Bugungi kunda Xitoy Xalq Respublikasi rahbariyati tomonidan ilgari surilgan “Bir makon – bir yo’l” loyihasi Buyuk ipak yo’lini zamonaviy shaklda tiklash jarayoniga misol bo’la oladi.

Bir makon bir yo’l tashabbusi – BRI (Belt and Road Initiative) 2013-yil sentabrda Qozog’iston poytaxti Ostona shahridagi Nazarboyev Universitetida XXR rahbari Szi Szipin tomonidan ilgari surilgan. Ushbu loyihaning maqsadi Osiyoni Yevropa, Afrika va boshqa mintaqalar bog’lovchi savdo va infratuzilmalar tarmog’ini yaratish, Xitoy hukumati tomonidan 150 ga yaqin davlat va xalqaro tashkilotlarga sarmoya kiritish, o’zaro iqtisodiy aloqalarni yanada rivojlantirish hisoblanadi. Loyiha Xitoy yetakchisi Si Tszinpin tashqi siyosatining markaziy qismi bo’lib, ba’zi mutaxassislar tomonidan ikkinchi jahon urushidan keying AQShning Yevropada qo’llagan “Marshall rejasi”

<sup>5</sup> Ольга Дорохина “Каким был Великий шелковый путь”. “Kommersant” 03.09.2015.

loyihasiga qiyoslangan. 2020-yil avgust holatiga ko'ra, 149 mamlakat "Bir makon-bir yo'l" tashabbusiga a'zo bo'lganlar ro'yxatiga kiritilgan.

Loyihaning bosh maqsadi – Yevroosiya davlatlarining geosiyosiy va iqtisodiy makonini quyidagi masalalarni yechish orqali kengaytirish:

- savdo va iqtisodiy aloqlarni mustahkamlash;
- iqtisodiy hamkorlikni jadallashtirish;
- yirik infratuzilma obyektlari, birinchi galda transport tarmoqlarini hamkorlikda

bunyod etish;

- istiqbolli va o'zaro manfaatli taraqqiyotni ta'minlash uchun Sharqiy, Janubiy va G'arbiy Osiyoda joylashgan davlatlarni bog'lovchi transchegaraviy yo'llar tarmoqlarini optimallashtirish;

- investitsiyaviy hamkorlikni rivojlantirish;
- Turizm sohasida hamkorlikni kengaytirish;

"Makon" („Kamar“) "Ipak yo'li iqtisodiy Kamari"ning qisqartmasi bo'lib, G'arbiy mintaqalarning mashhur tarixiy savdo yo'llari bo'ylab dengizga chiqmaydigan Markaziy Osiyo orqali avtomobil va temir yo'l tashish uchun tavsiya etilgan quruqlik yo'nalishlarini nazarda tutadi; „Yo'l“ esa "XXI asr dengiz ipak yo'li" ning qisqartmasi bo'lib, Janubiy-Sharqiy Osiyo orqali Janubiy Osiyo, Yaqin Sharq va Afrikaga olib boradigan Hind-Tinch okeani dengiz yo'llarini nazarda tutadi.

Aniqrog'i, reja ikkita infratuzilmali loyihani o'z ichiga oladi: Biri – "XXI asrning dengiz ipak yo'li", ya'ni, Xitoy bandargohlarini Singapur, Malayziya, Indoneziya, Avstraliya bandargohlari bilan bog'laydi. Ikkinchisi "Iqtisodiy kamar" – Yevroosiyo hududida yuqori tezlikka ega bo'lgan transport tarmog'ini yaratishga qaratilgan. Loyihani amalga oshirish maqsadida Xitoy hukumati 2015-yil fevralda 40 milliard \$ kapitalga ega bo'lgan "Ipak yo'li fondi"ni tashkil etdi.

Belt and Road Initiative infratuzilma investitsiyalariga misollar qatoriga portlar, osmono'par binolar, temir yo'llar, yo'llar, ko'priklar, aeroportlar, to'g'onlar, ko'mir bilan ishlaydigan elektr stantsiyalari va temir yo'l tunnellarining ko'paytirilishi kiradi.

Tashabbus 2018 yilda Xitoy Konstitutsiyasiga kiritilgan. O'shanda Si Szinpin ma'muriyati tashabbusni „mintaqaviy aloqalarni kuchaytirish va porloq kelajakka intilish“ deb atadi. Loyiha 2049-yilda yakunlanishini maqsad qilgan bu Xitoy Xalq Respublikasi (XXR) tashkil topganining 100 yilligi munosabatiga bog'liq.

Jahon banki tomonidan o'tkazilgan ko'plab tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, Bir makon bir yo'l tashabbusining 149 ishtirokchi davlatdagi savdo oqimlarini 4,1 foizga oshirishi, shuningdek, global savdo xarajatlarini 1,1 foizdan 2,2 foizga qisqartirishi va Sharqiy Osiyo va Tinch okeani mintaqasidagi rivojlanayotgan mamlakatlarning yalpi ichki mahsulotini oshirishi mumkin. Bu ko'rsatkich o'rtacha 2,6 dan 3,9 foizgachani tashkil qilishi kutilgan. Londonda joylashgan CEBR maslahatchilarining fikriga ko'ra, Bir makon bir yo'l tashabbusi 2040 yilga kelib jahon yalpi ichki mahsulotini yiliga 7,1 trillion dollarga oshirishi mumkin va „foydalar keng tarqaladi“. CEBR

shuningdek, agar global infratuzilma tashabbusi rivojlanib, jadal rivojlansa, loyiha boshqa mamlakatlarni qo‘shilishga jalb qilishi mumkin degan xulosaga kelgan.

Xitoy tomonining avvalo iqtisodiy maqsadlarga qaratilgan loyihalari Osiyo-Tinch okeani mintaqasida o‘tgan asrning o‘rtalari va ikkinchi yarmida AQSh tomonidan tashkil etilgan mintaqaviy tashkilotlar manfaatlari, birinchi galda qo‘shma shtatlarning manfaatlariga zid kelish ehtimoli yuqori. Shu bois, amerika siyosiy doirasi, matbuoti loyiha haqida salbiy ruhdagi axborotlar bilan chiqishmoqda.

“Bir makon – bir yo‘l” tashabbusi ilgari surilgan vaqtdan boshlab Xitoy va Markaziy Osiyoning 5 mamlakati o‘zaro hamkorlikni yanada kengaytirdi hamda qator tarixiy natijalarga ham erishdi. Xususan, 2023-yilning dastlabki choragida Xitoyning Markaziy Osiyo mamlakatlari bilan savdosi 37,4 foizga o‘sd. 2022-yilda savdo ayirboshlash o‘ttiz yil oldingi ko‘rsatgichga nisbatan 100 marta ko‘payib, 70,2 milliard \$ni tashkil etdi<sup>6</sup>.

O‘zbekistonning tashqi iqtisodiy faoliyati, mahsulot eksporti hajmini yanada kengaytirish yo‘lida to‘g‘ridan-to‘g‘ri dengiz yo‘liga chiqish imkoniyatining mavjud emasligi cheklovchi omil bo‘lib kelmoqda. Hukumatimiz tomonidan bu borada o‘tgan yillar davomida Afg‘oniston orqali Pokistonning Gvadar bandargohiga chiqishni ta‘minlovchi temir yo‘l qurish tashabbusi ilgari surilib kelinmoqda. Bu tashabbus “Bir makon – bir yo‘l” loyihasida ham o‘z aksini topgan. “Bir makon – bir yo‘l” loyihasidagi temir yo‘llar infratuzilmasini kengaytirish yo‘lidagi muammolardan biri temir yo‘llar standartlaridagi farqlardir. Xususan, temir yo‘l relslari oraliqidagi masofa Hindiston, Ispaniya, Argentina, Chili kabi davlatlarda 1676 mm; Rossiya, O‘zbekiston va shu kabi postsovet davlatlarida 1520 mm; AQSh, Kanada va Yevropaning aksariyat davlatlarida 1435 mm; Yaponiya, Indoneziya va Janubiy, Sharqiy Osiyoning ko‘pgina davlatlarida 1067 mm ni tashkil etadi<sup>7</sup>.

XXI asrga kelib mamlakatlarning barqaror taraqqiyot yo‘lidan og‘ishmay rivojlanib borishi yo‘lida to‘siq bo‘ladigan ichki va tashqi, tabiiy va inson omili bilan bog‘liq muammolar, resurslar bilan bog‘liq muammolar mavjudligicha qolmoqda.

Bunday muammolarning yechimi sifatida ko‘pchilik davlat arboblari, mutaxassislar dunyo yoki muayyan mintaqa davlatlarining hamkorlik asosida integratsion jarayonlarga yanada faol kirishishi muhimligini ta‘kidlashgan. Hamdo‘stlik, hamkorlik aloqalarini yo‘lga qo‘yish, kengaytirib borishda xalqaro huquq normalari, shuningdek, umuminsoniy qadriyatlarga sodiqlikka amal qilinishi kafolat bo‘lib xizmat qiladi. XXR tomonidan ilgari surilayotgan geosiyosiy ahamiyatga ega bo‘lgan loyihalarni amalga oshirishda ham ushbu tamoyillarga to‘liq amal qilinishi shu kabi loyihalarning istiqbolli ekanligini ko‘rsatadi. Zamonaviy “Buyuk ipak yo‘li”, “Bir makon – bir yo‘l” loyihalari nafaqat qadimiy savdo yo‘li mamlakatlari, balki Yevropa, Afrika mamlakatlari bilan ham integratsiyalashuvni ta‘minlaydi.

<sup>6</sup> Цзун Шукан “Китай и страны Центральной Азии совместно продвигают инициативу "Один пояс и один путь". Российская газета. 18.05.2023.

<sup>7</sup> [https://uz.wikipedia.org/wiki/Temir\\_yo%CA%BBl\\_transporti](https://uz.wikipedia.org/wiki/Temir_yo%CA%BBl_transporti)

**FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:**

1. Цзун Шукан “Китай и страны Центральной Азии совместно продвигают инициативу "Один пояс и один путь"// Российская газета. 18.05.2023.
2. Ольга Дорохина “Каким был Великий шелковый путь”// “Kommersant” 03.09.2015.
3. Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути»: прогресс, вклад и перспективы. Канцелярия руководящей
4. Линь Сюэ. (2016) Взаимосвязь стратегии «Один пояс — один путь» и сферы туризма // «Исследования экономического развития». 2016, № 11, часть 2. — С. 173–174.
5. <https://uz.wikipedia.org>