

**ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИ
ВАЗИРЛАР МАҲКАМАСИ ҲУЗУРИДАГИ
ТОШКЕНТ ИСЛОМ УНИВЕРСИТЕТИ**

қўлёзма ҳуқуқида
УДК №336(532)

Мақсудхонова Феруза

МАРКАЗИЙ ОСИЁ ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ

5A341104 - «Хорижий мамлакатлар иқтисодиёти»

Магистр даражасини олиш учун
ёзилган диссертацияси

Илмий раҳбар: и.ф.н. Саидкаримова М.Ю.

Такризчи: Тошкент давлат иқтисодиёт

Университети «Банк Иши» кафедраси мудири,

и.ф.н., доц. Тоймухамедов И.

Т о ш к е н т – 2 0 0 9

МУНДАРИЖА

КИРИШ.....	3
1-боб. МАРКАЗИЙ ОСИЁ ДАВЛАТЛАРИ ЖАҲОН ХЎЖАЛИК ТИЗИМИДА	
1.1 Марказий Осиё минтақавий иқтисодий ривожланиш хусусиятлари ва устувор йўналишлари.....	10
1.2 Минтақа иқтисодий ривожланишида транспорт тизимининг ўрни ва аҳамияти.....	18
1.3 Жаҳон иқтисодий ва молиявий инқирози ҳамда унинг минтақа мамлакатлари иқтисодиётларига таъсири йўналишлари.....	25
2-боб. МАРКАЗИЙ ОСИЁДА ТРАНСПОРТ ТАРМОҒИ РИВОЖЛАНИШИ	
2.1 Марказий Осиё транспорт инфратузилмасининг ривожланиш дастурлари	34
2.2 Минтақадаги транспорт ва логистик хизматлар таҳлили.....	45
2.3 Транспорт соҳасидаги минтақавий ҳамкорлик.....	49
2.4 Божхона транзити соҳасидаги минтақавий ҳамкорлик.....	55
3-боб.МАРКАЗИЙ ОСИЁДА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ РИВОЖЛАНИШИНИНГ УСТУВОР ЙЎНАЛИШЛАРИ	
3.1 Марказий Осиёда транспорт тизими.....	59
3.2 Транспорт ва божхона транзити соҳаларидаги минтақавий ҳамкорликнинг ривожлантириш ва унинг минтақа давлатларига таъсири.....	65
ХУЛОСА	72
Фойдаланилган адабиётлар рўйхати.....	81
ИЛОВАЛАР	86

*“Транспорт инфратузилмасини,
биринчи навбатда автомобил
ва темирйўллари ривожлантиришига
алоҳида эътибор қаратиш лозим”*

И.А.Каримов

Кириш

Тадқиқот мавзусининг долзарблиги. Давлатлар ўртасида транспорт алоқаларини ривожлантириш – халқларни бирлаштириш, иқтисодиётларни ривожлантириш, ҳазора ва маданиятлар ўзаро бойишининг асрлар мобайнидаги асосий воситаларидан бири бўлиб, бу жараён пировардида инсоният тараққиётининг ўзаро уйғунликда ривожланишига йирик таъсир кўрсатди.

Ҳар қандай давлат иқтисодий ва ижтимоий инфратузилмаси ривожланиш истиқболлари кўп жиҳатдан транспорт коммуникациялари ривожланганлик даражасига боғлиқ. Буюк Ипак Йўли марказида, Шарқ ва Ғарб ҳазоралари давлатларини боғловчи халқаро қарвон йўллари кесишган йўлда жойлашган Марказий Осиё минтақаси учун бу тасдиқ жуда ҳам ўринли.

Евроосиё материгининг марказида жойлашаган Марказий Осиё минтақаси ҳудуди 3.35 млн. км кв. бўлиб, унинг географик жойлашуви бир вақтнинг ўзида бир нечта йирик макроминтақалар, жумладан, Жанубий-Шарқий ва Жанубий Осиё, Ўрта ва Яқин Шарқ, Кавказ, Россия Федерацияси ва Европа Иттифоқига чиқиш имконини беради. Амалда эса, Шимол-Жануб ва Ғарб-Шарқ йўналишларидаги кўплаб маршрутлар бўйича қитъа ичидаги юк ташилмалари Марказий Осиё минтақасини четлаб ўтиш имкони йўқ; ва бу минтақа транспорт корридорларининг устун жиҳатидир.

Шу билан бирга, минтақа ҳеч бир давлат жаҳон океанларига бевосита чиқа олмайди – исталаган океанга чиқиш учун улар камида битта давлат ҳудудини кесиб ўтиши лозим; ва оралиқ масофа ҳам анча узоқ.¹

Ҳатто транзит давлатларининг ўзида ҳам денгиздан узоқда жойлашган ҳудудларида ривожланиш сурати фарқ қилишини (яъни денгиздан узоқлашгани сари, иқтисодий ўсиш сурати ҳам камая бориши) ҳисобга олсак, масофа муаммоси халқаро чегараларни кесиб ўтиш, юк ташилмалари, савдо жараёни ва процедураларини тўғридан-тўғри тартибга солиш имкони йўқлигидан, янада кучаяди. Бунинг натижасида импорт қиймати ортади, экспорт рақобатбардошлилиги тушиб кетади ва БХИ киритиш жозибадорлилиги камаяди. Экспорт бозорларигача бўлган масофа ўзоқлилиги ва транзит йўналишлари узунлиги савдо битимлари харажатларини ошириб, экспорт рақобатбардошлилигини туширади.

Ҳозирда минтақа давлатлари юк ташилмалари ушланиб қолишига сабаб бўлаётган қўйидаги тўсиқларга дуч келмоқдалар:

- Савдо ва божхона қонунлари, қоидалари ва процедуралари ойдинлиги чекланганлиги;
- Чегара процедуралари ва унга тегишли ҳужжатларда минтақавий ҳамжиҳатликнинг йўқлиги;
- Чегаралар ва транзит давлатлар ҳудудидан кесиб ўтишда норасмий тўловлар вка божлар ундирилиши;
- Информацион ва коммуникацион инфратузилма қониқарсиз аҳволдалиги;
- Чегара муассасалари ўртасида ҳамкорликнинг қониқарсиз аҳволдалиги;
- Банк тизимининг яхши ривожланмаганлиги ва ТИФ битимлари тузиш қимматлиги.

^{1 1} Каримов И.А. Жаҳон молиявий-иқтисодий инқироzi, Ўзбекистон шароитида уни баргараф этишининг йўллари ва чоралари. – Т.: Ўзбекистон, 2009.

Миллий иқтисодиёт самарали транспорт тизимисиз аҳоли фаровонлиги ва бандликнинг мақбул даражасига эриша олмайди. Минтақа давлатлари гарчи сўнгги йилларда эришган иқтисодий ютуқларига қарамасдан, олдингидек транспорт инфратузилмасига етарлича эътибор ва инвестиция етишмаслигидан азият чекмоқда. Ўз имкониятлари ва сифатига кўра Марказий Осиё транспорт тизими Осиёнинг бошқа қисмлардаги тизимлардан анча орқада. Транспорт инфратузилмасини яхшилашда миллий бюджет маблағлари етишмаслиги муаммони янада кучайтиради. Баъзи ҳисоб китобларга кўра минтақа давлатлари бу тармоққа бир неча йиллар мобайнида ўз ЯИМларининг 2-2.5% атрофида маблағ ажратиб боришлари лозим.

Мавзунинг ўрганилганлик даражаси. Собиқ Иттифоқ давлатлари транспорт алоқаларини ривожлантириш концепциясини ишлаб чиқишда МДХ давлатлари иқтисодчиларидан Ҳербанин Ю.А (Қозоғистон), Исингарин Н.К. (Қозоғистон, Мирзаев Р.С. (Ўзбекистон), Могилевский Р.И. (Қирғизистон), Парахонский Б.О. (Украина), Рахматулина Г.Г. (Қозоғистон), Толипов Ф.Ф., Исаджанов А., Касимова Н.А., (Ўзбекистон), Шаймергенов Т.Г. (Қозоғистон), Шумский Н.Н. (Беларуссия), Язмурадов А.П. (Туркменистан) ва бошқалар ҳисса қўшишган.

Марказий Осиё давлатлари транспорт алоқалари интеграциясини ривожлантириш муаммоларини бир қанча олимлар ва тадқиқотчилар, жумладан, Ю.Н.Грачев, В. П. Мороз, П.О. Рутинов, А.И. Евдокимов, Р.Б. Жалимбетова, К.Ф. Затулин, С.И. Истомин, Л.П. Мальцев, А.П. Киреев, А.А. Урунов, Л.М.Корчевская ва бошқалар ўрганишган.

Шунингдек, ғарблик олимлардан Н. Лимао (Nuno Limaо), А. Венйблез (Anthony J. Venables), Э. Молнер (Eva Molnar) ваЛ. Ожала (Lauri Ojala) ва бошқалар катта ҳисса қўшишган.

Диссертациянинг асосий мақсад ва вазифалари. Диссертациянинг асосий мақсади - Марказий Осиё минтақаси давлатлари ташқи савдодан фойдаларини: савдо сиёсати, транспорт соҳасидаги минтақавий ҳамкорлик

орқали кўпайтириш бўйича таклифлар ишлаб чиқиш ва янги транспорт коридорлари ривжланиш истиқболларини башорат қилишдир.

Мазкур мақсадларга эришишда қўйидаги вазифалар ҳал қилинди:

- минтақа давлатлари иқтисодий ривожланиш хусусиятлари кўриб чиқишди;
- уларнинг ташқи савдо ҳажмлари, динамикаси ва таркиби ўрганишди;
- минтақада ташқи савдога тўсиқлар (савдо сиёсати билан боғлиқ ҳамда транспорт ва транзит сиёсати билан боғлиқ тўсиқлар) таҳлил қилишди;
- минтақадаги транспорт инфратузилмаси ва унинг норматив-ҳуқуқий асосларини таҳлил этишди;
- минтақадаги транспорт ва логистик хизматлар бозорини ўрганиш;
- савдо сиёсати, транспорт ва божхона транзити соҳаларидаги минтақавий ҳамкорлик орқали ташқи савдодан фойдаларни кўпайтириш бўйича таклифлар ишлаб чиқилди.

Тадқиқот объекти ва предмети. Марказий Осиё минтақаси транспорт алоқаларини ривожлантириш хусусиятлари ва йўналишлари, шунингдек, мавжуд тўсиқлар тадқиқот объектидир. Тадқиқот предмети – халқаро транспорт тизимлари доирасида минтақа давлатларининг жаҳон ҳамжамиятига интеграцион жараёнларидир .

Тадқиқотнинг назарий - услубий асослари. Тадқиқот ишининг назарий ва методологик асослари МДХ давлатлари ва ғарблик иқтисодчи олимларнинг Марказий Осиё транспорт-коммуникация тизимлари, минтақавий ва қўшни давлатлар транспорт тизимлари интеграцияси, минтақа давлатлари ташқи савдодан фойдаларни ошириш йўллари ва бошқа алоқадор масалаларга бағишланган асарларига асосланади.

Тадқиқот ишининг фактологик ва статистик асосларини ТРАСЕКА лойиҳаси, Шанхай ҳамкорлик ташкилоти (ШХТ), Осиё тараққиёт банки

(ОТБ) (ADB) аналитик материаллари, минтақа давлатлари статистик кўмиталари маълумотлари, шунингдек, Халқаро валюта фонд (ХВФ) ва Жаҳон банки (ЖБ) тадқиқотлари ва статистик маълумотлари ташкил этади.

Шунингдек, ахборот базаси сифатида диссертацион тадқиқотлар, монографиялар, илмий мақолалар, даврий нашрлар, илмий – тадқиқот муассасаларининг ахборот-таҳлилий материаллари ҳамда электрон ОАВда нашр қилинган маълумотлардан фойдаланилди.

Тадқиқот мобайнида таҳлил, синтез, мантикий – иқтисодий – тарихий ёндашув, умумлаштириш, индукция, дедукция ва қиёсий таҳлил усуллари қўлланилди.

Тадқиқот ишининг илмий янгилиги. Тадқиқот ишининг илмий янгилиги қуйидагилардир:

- минтақа давлатлари иқтисодий ривожланиш хусусиятлари, асосий макроиқтисодий кўрсаткичлари, ташқи савдо таркиби, унга тўсиқлар ва транспорт тизимлари таҳлили натижасида савдо сиёсати, транспорт ва божхона транзити соҳаларидаги минтақавий ҳамкорликни зарурлиги асосланди
- минтақа давлатлари транспорт алоқалари ривожланишининг асосий йўналишлари ва янги транспорт коридорлари ривожланиш истиқболлари башорат қилинди;
- минтақа давлатларининг жаҳон ҳамжамиятига интеграцион жараёнларини минтақалараро транспорт тизимлари доирасида жадаллаштириш мумкинлиги исботланди.

Ишнинг амалий аҳамияти. Диссертация иши илмий томондан асосланган таклиф ва тавсиялар Ўзбекистан Республикасининг тегишли вазирликлари, ташкилот ва муассасаларнинг амалий фаолиятида фойдаланиш мумкин. Шунингдек бу ишдан, ахборот-таҳлилий материаллар тариқасида “Марказий Осиё мамлакатлари иқтисодиёти” фанида маъруза босқичида фойдаланиш мумкин.

Диссертация материалларидан нафақат “Марказий Осиё мамлакатлари” фанида, “Ўзбекистон иқтисодиёти”, “Ўзбекистан ташқи иқтисодий фаолияти” каби ўқув курслари учун ўқув жараёнида ва маъруза матнлари тайёрлашда фойдаланиш ва уни амалга тадбиқ этиш мумкин.

Илмий иш бўйича натижаларнинг чоп этилганлиги. Диссертация мавзуси бўйича 2 та илмий мақола чоп этилган.

Тошкент ислом университетида “Нашриёт-матбаа” бирлашмасида чоп этилган илмий таҳлилий “АХБОРОТ” журналининг 2009 йил 2 сонидида “Жаҳон иқтисодий ва молиявий инқирози ҳамда унинг Минтақа иқтисодиётларига таъсири йўналишлари” номли мақола, ҳамда Тошкент ислом университетида ўтказилган магистрлар илмий мақоласида тўпلامда “Транспорт тармоғининг норматив-ҳуқуқий асослари” (2009 йил) чоп этилган.

Илмий ишнинг таркибий тузилиши. Диссертация кириш, учта боб, хулоса, фойдаланилган адабиётлар рўйхати ва иловадан иборат.

Киришда мавзунинг долзарблиги, ўрганилганлик даражаси, тадқиқотнинг мақсад ва вазифалари, илмий янгилиги, назарий ва амалий аҳамияти ўз аксини топган.

Марказий Осиё давлатлари жаҳон хўжалик тизимида номли биринчи бобида Марказий Осиё минтақавий иқтисодий ривожланиш хусусиятлари ва устувор йўналишлар, минтақа давлатлари экспортида хом-ашё улуши, минтақа иқтисодий ривожланишида транспорт тизимининг ўрини ва аҳамияти, Жаҳон иқтисодий ва молиявий инқирози ҳамда унинг Минтақа иқтисодиётларига таъсири йўналишлари батафсил ёритилган.

Марказий Осиёда транспорт тармоғи ривожланиши иккинчи бобда Марказий Осиё транспорт инфратузилмаси, Минтақадаги транспорт ва логистик хизматлар таҳлили, Транспорт соҳасидаги минтақавий ҳамкорлиги, божхона транзити соҳасидаги минтақавий ҳамкорлик кабилар ўз аксини топган.

Марказий Осиёда транспорт тизими ривожланишининг устувор йўналишлари номли учинчи бобда, Марказий Осиёда транспорт тизими: хусусиятлари ва асосий элементлари, транспорт ва божхона транзити соҳаларидаги минтақавий ҳамкорликнинг минтақа давлатларига таъсири ҳақида ҳам атрофлича изохлаб ўтилган.

Хулосада тадқиқотнинг эришган натижалари умумлаштирилган, илмий-амалий аҳамиятга эга бўлган таклиф ва тавсиялар билан бир қаторда тартиблаштирилган.

1-БОБ. МАРКАЗИЙ ОСИЁ ДАВЛАТЛАРИ ЖАҲОН ХЎЖАЛИК ТИЗИМИДА

1.1. Марказий Осиё минтақаси давлатлари иқтисодий ривожланиш хусусиятлари ва асосий йўналишлари

Марказий Осиё минтақаси Евроосиё минтақасининг ўртасида, ғарбий ва шарқий чегараларидан деярли баробар узоқликда жойлашган бўлиб, ундаги 5 та давлат (Тожикистон, Туркменистон, Ўзбекистон, Қозоғистон ва Қирғизистон республикалари)нинг умумий ҳудуди 4 млн. км.кв., аҳолиси 60 млн киши атрофида.

Минтақа саноатининг турли тармоқлари қишлоқ хўжалиги самарали ривожланиши ва шу асосда юқори турмуш даражасини таъминлашга етарлича қувват ва турли хил табиий ресурс салоҳиятига эга. Улар қуйидагилардан иборат:

Минтақада Ер юзидаги кўп йиллик экинлар (боғлар)нинг 1.3 %и, ҳайдаланиладиган ерларнинг 2%дан кўпроғи ва суғориладиган ерларнинг 3%и мавжуд. Жумладан, қишлоқ хўжалигига яроқли ерларга эгаллиги бўйича Қозоғистон жаҳон давлатлари ўртасида 12-ўринда туради.

Сўнгги маълумотларга кўра минтақада аниқланган кўмир захиралари - 38 трлн. тонна, нефт – 3.3 трлн. тонна, табиий газ – 6.7 трлн. м кубдан ортиқ. Бунда углеводород ёқилғиларга бошқа энергия манбалари (уран-0.7 млн. тн.) ва гидро энергия (йилиги 500 млрд. квт)лар ҳам киради.

Минтақа минерал хом-ашё салоҳиятидаги аҳамияти бўйича 2-ўринда металллар туради. Қозоғистон ва Ўзбекистон қора, рангли, қимматбаҳо ва ноёб рудалар захираларига кўра жаҳонда етакчи ўринларда туради. Жумладан, Қозоғистон конларида жаҳон хром захирасининг энг катта улуши, рух захирасининг 14 %и (жаҳонда 5-ўрин), қўрғошин захирасининг 7 %и (жаҳонда 4-ўрин), темир рудасининг 4%дан кўпроғи (8-ўрин) мавжуд бўлса, Ўзбекистон конлари жаҳон олтин захирасининг 5 %и (9-ўрин), мис захирасининг 3 %и (10-ўрин)га эга. Ҳар иккала давлат молибдён, вольфрам,

кумуш ва бошқа қимматли метал захиралари билан ажралиб туради. Баъзи метал захиралари бўйича Қирғизистон (симоб захираси бўйича 3-ўрин (15-20%)) ва Тожикистон (сурьма захираси бўйича 3-ўрин (3%)) ҳам етакчилик қилади. Минтақа минерал хом-ашё салоҳиятидаги аҳамияти бўйича 1-ўринда турувчи тоғ-кимё ва бошқа металл хом-ашё захираларига кўра ҳам минтақа давлатлари етакчилик қилади: Қозоғистон ва Ўзбекистондаги фосфорит, Туркменистондаги бром, мирабилит ва йод, Қозоғистондаги асбест ва олтингугурт, Ўзбекистондаги калий тузи шулар жумласидандир.

Бой ва турли хил табиий-ресурс салоҳияти, ишчи кучи ресурсларининг етарлилиги минтақани жаҳондаги етакчи ўринда туришига сабаб бўлмоқда. Масалан, 2005 йилда ҳарид қилиш қобилияти бўйича минтақа давлатлари жами ялпи миллий даромадлари 230 млрд. АҚШ долларидан ошди.

Мустақилликка эришгандан сўнг минтақа давлатларида техника ва истеъмол товарлари ишлаб чиқариш турғунлашиб, хатто тўхтаб қолганлигига қарамасдан, жаҳон хўжалигида углеводород ёқилғиси, рангли ва қимматли металллар, бир қатор саноат ярим тайёр маҳсулотлари, қишлоқ хўжалик маҳсулотлари, дон, мева ва сабзавот етиштириш бўйича етакчи ўринларда. Стратегик муҳим аҳамиятга эга соҳаларни қўллаб-қувватлаш; бир нечта соҳалар, жумладан, нефт, газ ва олтин қазиб олиш, буғдой, картошка, илдизмевали ўсимликлар ва шакар етиштириш бўйича мавжуд имкониятлардан кенгроқ фойдаланиш эвазига минтақанинг жаҳонда ушбу товарларни ишлаб чиқаришдаги улуши ортди. Саноатни соҳавий таркибини диверсификациялаш эса минтақа давлатлари янги саноат маҳсулотларини ишлаб чиқаришда ўз ўрнига эга бўлишига сабаб бўлди. Масалан, Ўзбекистон ва Қозоғистонда автомобиллар, телевизорлар ва компьютерлар ишлаб чиқарилиши шулар жумласидандир.

Қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари етиштириш бўйича минтақа давлатлари Ер юзи аҳолисидаги улушига нисбатан юқори. Унга нафақат хом-ашё хусусан, қорақўл (уни ишлаб чиқариш минтақанинг улуши 50%дан ортиқ),

пахта (8%), жун, ипак (3.5%), балки асосий озиқ овқатлар, яъни буғдой (4%), сут ва картошка, помидор (2% дан) ва ўрик (4%)лар киради.

Минтақа давлатлари баъзи хом-ашё ва ёқилғи экспорти бўйича ҳам етакчи ўринда. Уларга пахта толаси (жаҳон бозоридаги улуши 20%), рух (4%), электр энергияси (3%), мис (3.5%), буғдой, олтин ва кумуш (2%), нефть ва табиий газ (1.5%), ҳамда алюминий киради.²

Минтақа давлатлари аҳолиси сони бўйича 1-ўнталикка кирмасада (Ер юзи аҳолисининг 0.9%и), шу ва бошқа товарлар ишлаб чиқариш бўйича етакчи давлатларига эга. Жумладан, Ўзбекистон қорақўл терисини етиштиришда 2-ўринда, пахта етиштириш бўйича 5-ўрин, уран қазиб олиш бўйича 6-ўрин, олтин 3-ўрин, газ қазиб олиш бўйича 12-ўрин ўринларда туради. Минерал ресурслари кўплиги ва фойдали қазилмалар ҳажми бўйича жаҳонда етакчи давлатлардан бири Қозоғистон хром қазиб олиш бўйича 2-ўрин, асбест ва ванадий 3-ўрин, висмут ва магний эритиш 5-ўрин, рух – 7-ўрин, кўмир, боксит, кумуш, мис ва темир қазиб олишда 9- ва 10-ўринларда туради. Қирғизистон симоб қазиб олиш бўйича 2-ўрин, Тожикистон сурьма қазиб олишда (6-ўрин) ва ипак етиштиришда (10-ўрин); Туркменистон қорақўл етиштириш бўйича 3-ўрин, ипак етиштиришда 4-ўрин, газ қазиб олишда – 10-ўрин ва пахта етиштиришда 14-ўринларда етакчилик қилишади.

Мустақилликка эришгандан сўнг Марказий Осиё иқтисодиётлари марказдан бошқариладиган тизимдан кўп укладли бозор иқтисодиёти тизимига ўтишни бошлашди. Бироқ ўтган аср 90-йилларининг биринчи ярмида минтақанинг барча давлатларида саноат ишлаб чиқариши, қишлоқ хўжалиги ва улар ўртасидаги соҳаларда ишлаб чиқариш ҳажми ҳамда аҳоли турмуш даражаси тушиб кетди; 90-йиллар ўрталарига келиб минтақада барқарорлашув жараёнлари бошланди ва иқтисодиётлар мўътадил ривожлана бошлади; ва ниҳоят 90-йиллар охиридан то 2008 йил ўрталаригача минтақа барқарор ва юқори кўрсаткичлар билан иқтисодий ривожланмоқда

1.1.1.-жадвал

Марказий Осиё давлатларининг асосий макроиқтисодий кўрсаткичлари ўсиш динамикаси³

Мамлакатлар	ЯИМ (%да)			Қишлоқ хўжалиги (%да)			Саноат (%да)			Хизмат кўрсатиш (%да)		
	1990- 2000	2000- 2005	2008*	1990- 2000	2000- 2005	2008*	1990- 2000	2000- 2005	2008	1990- 2000	2000- 2005	2008
Қозоғистон	-4.1	10.1	5	-8.0	4.6		0.6	11.3		0.3	10.8	
Қирғизистон	-4.1	4.0	6	1.5	2.8		-10.3	0.6		-4.9	7.3	
Тожикистон	-10.4	9.6	4.5	-6.8	10.3		-10.8	11.6		-12.7	7.0	
Туркменистон	-4.8	-	7.5	-5.7	-		-3.4	-		-5.4	-	
Ўзбекистон	-0.2	5.3	9**	0.5	6.9	4.5	-3.4	3.9	12.7	0.4	5.1	21.3

Манба: World Development Indicators 2007.

** Ўзбекистон учун 2008 йил маълумотлари И.А. Каримовнинг 2009 йилнинг 13 феврида Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг мажлисида “Мамалакатимизни модернизация қилиш ва янгилашни изчил давом эттириш-давр талаби” мавзусидаги маърузаси асосида. World Factbook-2008 маълумоти бўйича эса ЯИМ ўсиши 8.3% га тенг.

Гарчи минтақа давлатлари юқори технологик ва илмий сиғими ишлаб чиқариш салоҳиятига эга бўлсада (жумладан, йирик автофузеляжли самолёт, пахта териш комбайнлари, автомобил, пластмасса, синтетик тола (Ўзбекистон), трансформатор, аккумулятор, электродвигатель, телевизор (Ўзбекистон, Қозоғистон), махсус физик жиҳозлар (Қирғизистон)), улар минтақада ва минтақанинг жаҳон хўжалигидаги улушида ҳеч қандай ўрин тутмайди. Мазкур товарларни ишлаб чиқариш бўйича минтақанинг

² *2008 йил кўрсаткичлари World Factbook-2008 маълумотлари асосида

³ Манба: World development indicators 2007. .

*2008 йил кўрсаткичлари World Factbook-2008 маълумотлари асосида.

жаҳондаги улуши анча паст. Масалан, телевизорлар ишлаб чиқариш – 0.4%, енгил автомобил ишлаб чиқариш бўйича – 0.4% улушга эга.

Минтақанинг барча давлатларидаги саноат ишлаб чиқаришида қўшилган қиймати кам ёқилғи, энергетика, енгил ва озиқ овқат саноатлари етакчилик қилади. Гарчи бу давлатлар иқтисодиётларини таркибий қайта қуриш, хом - ашёларни қайта ишлашни чуқурлаштириш бўйича ютуққа эришган бўлишсада, саноатнинг соҳавий таркибини тўлиқ трансформация қилиб, машинасозлик, металлни қайта ишлаш, элетротехника, фармацевтика ва нефт кимёси соҳаларининг ялпи ишлаб чиқаришдаги улушини хом-ашёлар улуши даражасига еткиза олишмаяпти. Масалан, 2005 йилда Қозоғистон саноат маҳсулотларининг 59%ини тоғ-кон саноати берган бўлса, 36 %ини қайта ишлаш саноати берди (Қолган қисми электроэнергетика, сув ва газ таъминотига тўғри келди)⁴; фақатгина нефт-газ тармоғи ЯИМ ўсишининг 50 %ини таъминлади.

Бу мулоҳазалар минтақа экспорт таркибига ҳам тегишли. Унда асосан энергетик ёқилғилар, хом-ашё, яримтайёр маҳсулотлар, озиқ-овқатлар (нефть, газ, металллар ва уларнинг концентрацияси, пахта ва пахта толаси буғдой ва мевалар), бошқа паст ва ўрта технологик товарлар (матолар, нефт маҳсулотлари) муҳим ўрин тутди. Масалан, 2005 йилда Қозоғистон экспортининг 74 %и нефт, газ конденсати ва бошқа минерал маҳсулотларга, Тожикистон экспортининг 83 %и алюмин ва пахта толасига, Туркменистон экспортининг 83 %и энергетик ёқилғилар (табиий газ, нефт ва нефт маҳсулотлари)га тўғри келди. Экспорт таркибида автомобиллар, элетротехник маҳсулотлар, пластмассалар, синтетик толалар, тайёр матолар, газ ва нефт кимёси, фармацевтика, тўқимачилик ва кийим тикиш саноатлари маҳсулотлари ҳозирча сезиларсиз. Масалан, 2005 йилда машина ва асбоб ускуналар экспорти Қозоғистон товарлар экспорти тушумининг 1 %дан кўпроғини, Қирғизистон товарлар экспортини 1.5 %ини ташкил этган бўлса, Тожикистон ва Туркменистон миллий машинасозлик саноати товарларини

деярли экспорт қилишмади; фақатгина Ўзбекистон товарлар экспорти тушумининг 8 %дан кўпороғи мазкур товарларга тўғри келди.⁵

Минтақа давлатлари экспорт-импорт товарлари таркиби асосан қўйидаги позициялардан иборат:

1.1.2-жадвал.

Минтақа давлатлари экспорт-импорт товарлари⁶

Мамлакатлар	Экспорт товарлари	Импорт товарлари
Қозоғистон	Нефт ва нефт маҳсулотлари, рангли металллар, кимё саноати маҳсулотлари, машина ва асбоб-ускуналар, буғдой, юнг, гўшт ва кўмир	Машина ва асбоб-ускуналар, озиқ-овқатлар, кимё саноати маҳсулотлари, рангли ва қора металллар
Қирғизистон	Пахта, ипак, гўшт, тамаки; олтин, меркурий, уран, табиий газ, электр энергияси, машиналар ва пойафзаллар	Нефт ва газ, машина ва асбоб-ускуналар, кимё саноати маҳсулотлари ва озиқ-овқатлар
Тожикистон	Алюмин, электр энергияси, пахта, мевалар, ўсимлик ёғи ва тўқимачилик саноати маҳсулотлари	Электр энергияси, нефт маҳсулотлари, алюмин оксиди, машина ва асбоб-ускуналар ва озиқ-овқатлар
Туркменистон	Газ, нефт, нефт кимёси саноати маҳсулотлари, тўқимачилик саноати маҳсулотлари ва пахта толаси	Машина ва асбоб-ускуналар, кимё саноати маҳсулотлари ва озиқ-овқатлар
Ўзбекистон	Пахта, олтин, энергетик ёкилгилар, минерал ўғитлар, рангли ва қора металллар, тўқимачилик саноати маҳсулотлари, озиқ-овқатлар, машиналар ва автомобиллар	Машина ва асбоб-ускуналар, озиқ-овқатлар, кимё саноати маҳсулотлари, рангли ва қора металллар

Манба: *World Factbook-2008*

Минтақа иқтисодиётларида хом-ашё соҳалари устунлик қилиши билан бирга мавжуд табиий-ресурс, ишлаб чиқариш-техник ва интеллектуал салоҳиятдан самарали фойдаланилмаяпти. Бу ҳол, айниқса, энергия

⁴ Центральная Евразия 2005. Аналитический сборник, 2006. 201- стр.

⁵ Доклад о человеческом развитии в Центральной Азии, стр. 1-7.

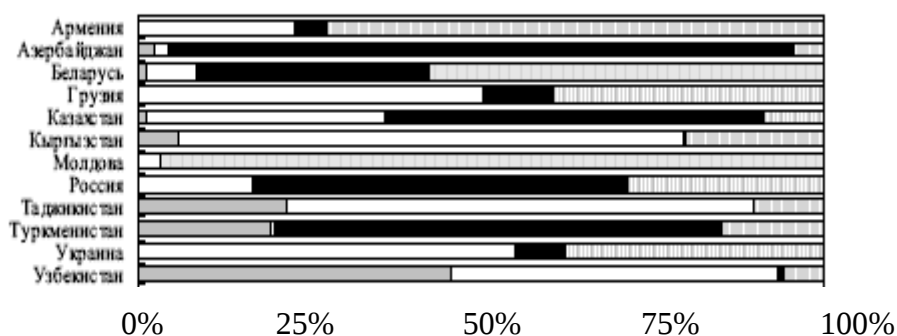
сиғимлиликда яққол кўзга ташланади: жаҳонда 1 йилда ишлатиладиган энергия ресурсларининг 1.2 % ини истеъмол қиладиган минтақа жаҳон ЯМДнинг атиги 0.3 %ини беради. Хўжалик фаолияти самарадорлиги пастлигининг кўрсаткичларидан яна бири – минтақанинг Ер юзидаги донли ўсимликлар экиладиган майдонларининг 2.5 %ига эга бўла туриб, жаҳон дон ҳосилининг атиги 1.25 %ини етиштиришдир.

Хўжалик юритиш фаолиятини такомиллаштириш, жумладан, иш вақти ёқилғилар, хом-ашё ва бошқа табиий ресурслардан тежамкорона фойдаланиш, улар асосидаги ишлаб чиқаришнинг оқилона режимларини жорий қилиш минтақа миллий иқтисодий самарадорлигининг ошриш имконини беради.

Сўнгги йилларда минтақа давлатлари иқтисодий аҳволи анча мустаҳкамланди. Бу ички бозорларда иқтисодий фаоллик ортишига асос бўлди. Бунга иқтисодий ислохотлар, минтақа анъанавий экспорт товарларининг жаҳон бозоридаги ижобий конъюктураси ҳамда РФдаги иқтисодий ўсиш ва ХХДРдаги гуркираб ривожланиш туртки бўлди. Натижада, иқтисодий ўсиш динамикаси ортиб инфляция суръати тушди ва ишсизлик даражаси барқарорлашди. Бозор ислохотлари тугалланмаганлиги, таркибий қайта қуриш ҳамда бир қатор ички ва ташқи омиллар билан боғлиқ муаммоларга қарамасдан, минтақа давлатлари иқтисодий ривожланиш истиқболлари ижобийлигича қолмоқда.

Минтақа давлатлари экспортининг ўзига хос жиҳатларидан бири – хом-ашё ва ярим тайёр маҳсулотлар (минерал ёқилғилар (нефть ва нефть маҳсулотлари, табиий газ ва ҳкз.), электр энергияси, рудалар, металллар, пахта толаси ва бошқа маҳсулотлар) улуши йириклигидир.

⁶ World Factbook-2008



- пахта толаси □ рудалар, минераллар ва металллар (жумладан, пўлат ва олтин)
- минерал ёқилғилар ва электр энергияси □ бошқа турдаги маҳсулотлар
- пахта толаси □ рудалар, минераллар ва металллар (жумладан, пўлат ва олтин)
- минерал ёқилғилар ва электр энергияси □ бошқа турдаги маҳсулотлар

МДХ давлатлари экспортида хом-ашё ва яримтайёр маҳсулотлар улуши⁷ 1.1.1.-диаграмма.

Манба: Aslund, A., Warner, A. (2003) The Enlargement of the European Union: Consequences for the CIS Countries, *Carnegie Working Paper*

Бу эса минтақа давлатлари ижтимоий – иқтисодий ривожланишига қўйидаги йўналишларда таъсир қилмоқда.

1. Минтақа экспорти товарлари нархлари тез-тез ва жиддий ўзгарувчанлигидан, улар-нинг экспортидан тушадиган тушумлар ҳам беқарор хусусиятга эга; натижада, асосан мазкур ресурслар экспорти ҳисобига шаклланадиган давлат бюджети ва иқтисодий ўсиш суратлари ҳам беқарорлашади.

2. Минтақа давлатларида молия бозорлари яхши ривожланмаганлигидан, мазкур хом – ашёларнинг жаҳон бозорларида нархлари юқори даврда миллий алмашинув курслари қимматлашиши эҳтимоллиги катта; бунинг натижасида эса миллий қайта ишлаш саноати рақобатбардошлилиги тушиб, инфляция сурати ортиши мумкин.⁸ (масалан, 2004 йилда Қозоғистон шу муаммога дуч келди)

3. Жаҳон бозори нархлари конъюктураси ижобийлигида хом-ашё ва яримтайёр маҳсулотлар экспорти жуда рентабелли соҳага айланиб, миллий ресурсларнинг ёки давлат қўлида (масалан, Ўзбекистонда пахта реализацияси), ёки йирик корхоналар қўлида (масалан, Қозоғистонда нефть ва

⁷ Бунда моки савдо (shuttle trade) ҳисобга олинмади

металлургия тармоқлари) концентрациясига сабаб бўлмоқда. Бунинг натижасида экспорт тушумларининг асосий улуши ёки давлат бюджетига, ёки йирик корхоналар раҳбарлари гуруҳчасига қўлига тушади. Бу эса ўз навбатида давлатнинг иқтисодиётга аралашувининг анча кегайишига, ишлаб чиқарувчиларнинг иқтисодиётнинг бошқа тармоқларига таъсири ортишига ва кудратли молиявий – саноат гуруҳлари шаклланишига сабаб бўлмоқда.

Гарчи бу мазкур тенденциялар натижасида аҳолини ижтимоий ҳимоя қилиш салоҳияти ортиб, иқтисодиётнинг ноҳомашё тармоқларига инвестиция киритиш кўпайсада (масалан, Қозоғистон ва Ўзбекистондаги каби), давлат ва жамият бошқаруви институтлари фаолияти номукамаллигидан кўп ҳолларда бу жараёнлар иқтисодий самарасизликни (ресурслардан оптимал фойдаланмаслик) келтириб чиқаради. (масалан, норақобатбардош ишлаб чиқаришни қшллаб қувватлаш, субсидияланган нархлар, халқнинг эмас, балки ҳукумат раҳбарлари шахсий “армон”лари рўёбига йўналтирилган лойиҳаларни амалга ошириш ва ҳкз.).⁹

1.2. Минтақа иқтисодий ривожланишида транспорт тизимининг ўрни ва аҳамияти

Халқаро ҳамкорликни кенгайтириш интеграцион жараёнлар чуқурлаштириш халқаро савдо ҳажмини оширишда давлатлараро иқтисодий ва маданий алоқалар билан боғлиқ.

Ўз навбатида, транзит юк ташиш ҳажми ортиб бориши миллий транспорт тизими юк ташиш имкониятлари заҳираларидан фойдаланиш самарадорлигини ошириб, уларнинг такомиллашувини рағбатлантиради. Натижада, арзимаган капитал қўйилмаси ҳам бюджет тушумлари ва транспорт ташкилоти даромадларини орттиради.

Минтақа ўзининг геостратегик жойлашувига кўра, яъни ундаги 5 та давлатнинг ҳеч бири жаҳон океанига бевосита чиқа олмаслигига кўра, жаҳонда ягона минтақадир. Минтақа жанубий чегараларининг Араб денгизи

⁸ Бу ҳолат илмий адабиётларда “The Dutch disease” номи билан юритилади.

⁹ Р. Могилевский “Внешняя торговля стран СНГ”//Журнал “Эковест”, 2004, № 4, с. 593-613.

ва Форс кўрфази портларига энг яқин масофа – 1.500-3.000 км., Узоқ Шарқ ва ЕИ гача эса 4.000 км.(1-иловага қаранг).

Шу билан, минтақа транзит жойлашуви уни ҳудудини кесиб ўтадиган товарлар, хизматлар ва йўловчилар ташишнинг барча йўналишларидан фойда олиш имконини беради. Янги транспорт коммуникациялари – магистрал йўллар, темир йўллар ва автомобил йўллари, нефт ва газ қувурлари, юқори вольтли электр узатиш воситалари қурилиб, фойдаланишга топширилиши билан бу фойда янада ортиб боради. Бунинг устига минтақага қўшни давлатларда 3 млрд. аҳоли яшайди.

Денгизга бевосита чиқа олмайдиган минтақа давлатлари учун савдо харажатларини қисқартириш жуда муҳим аҳамиятга эга¹⁰. Зеро, транспорт харажатларининг юқорилиги ва ташиш вақти узоқлиги ва ноаниқлиги бу давлатлар экспорт товарларининг жаҳон бозоридаги рақобатбардошлигини тушириб, импортини қимматлаштиради; оқибатда, уларнинг ташқи савдодаги иштироки чегараланади. Импорт улуши юқори ва фойда улуши кичик бўлган саноат товарлари экспортида уларнинг қирғоқ бўйи давлатлари билан рақобатлашиши анча қийин. Шунингдек, уларнинг “аниқ муддатда етказиб бериш” таъминоти асосланган халқаро ишлаб чиқариш тармоқларида иштироки ҳам қийин.¹¹ Савдо ҳажмининг кичиклиги эса, ўз навбатида, халқаро ташилмалардаги миқдос ва транспорт харажатларининг қисқартириш ҳисобига “қўлам самараси”дан фойдаланишини қийинлаштиради. Шу сабабли минтақа давлатлари бошқа денгизга бевосита чиқа олмайдиганлар 37 та давлат сингари, “ёпиқ доира”да қолишган: Савдонинг кичик ҳажмдалиги транспорт харажатларини оширади, транспорт харажатлари ошиши эса, савдо ва иқтисодий ривожланишга тўсқинлик қилади.¹²

¹⁰ Faye, Michael L., John W. McArthur, Jeffrey D. Sachs, and Thomas Snow. 2004. The Challenges Facing Landlocked Developing Countries. *Journal of Human Development* Vol. 4(1) March: pp. 31–68

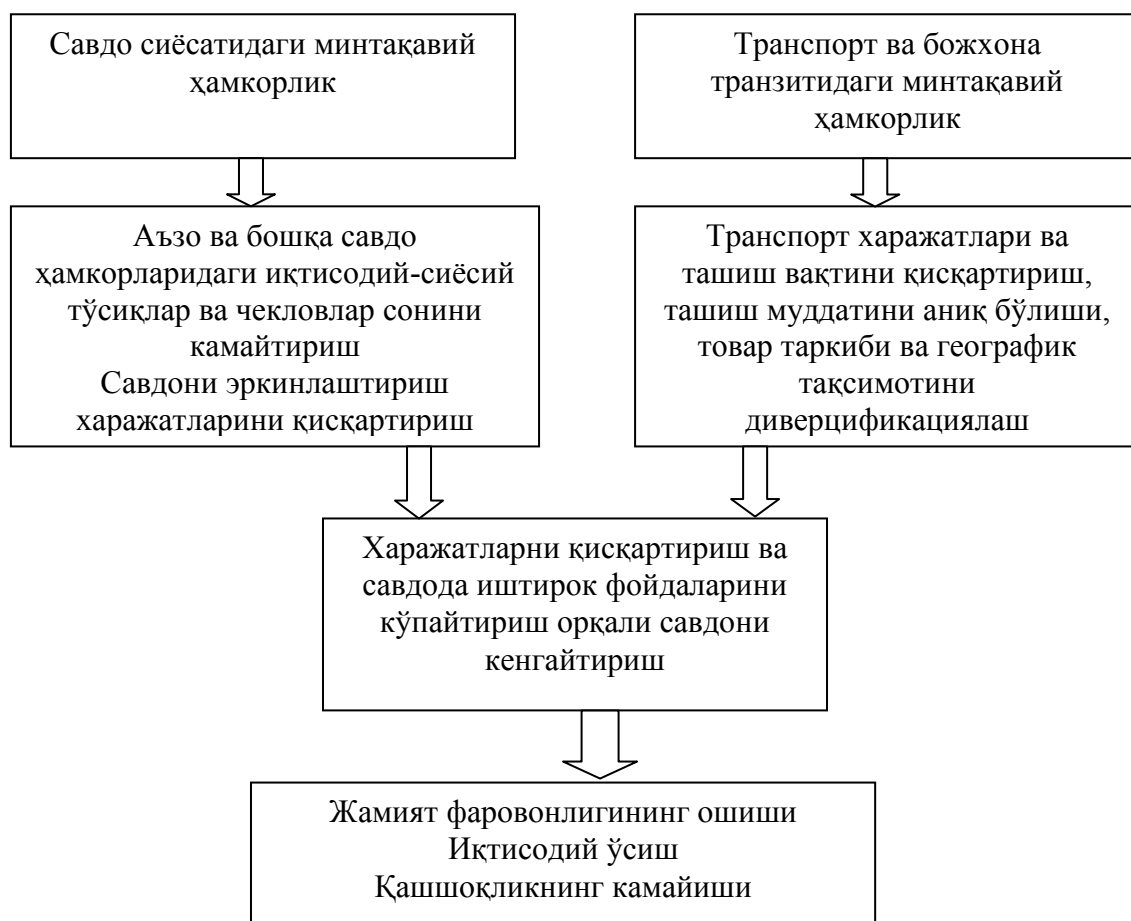
¹¹ Djankov, Frennd and Pham (2006) ҳисоб-китобларига кўра, ишлаб чиқарувчи корхонанинг контейнердан денгиздаги кемагача товар етказишга кетган қўшимча ҳар бир кун савдо ҳажмини жамида 1 %га қисқартиради. Limaа ва Venable’s (2001)га кўра, денгизга бевосита чиқа олмайдиган давлатларининг қирғоқ бўйи давлатлари транспорт харажатларидан 46-55% юқори, савдо ҳажми эса 60% кам.

¹² Ташиш харажатлари ва иқтисодий ўсиш ўртасидаги алоқадорликни ўрганган Radelet ва Sachs (2004)га кўра, ташиш харажатлари 2 марта ошиши йиллик ўсиш суръатини 0.5%га пасайтиради, хориж бозорларига бевосита кира олиш, жон бошига даромаддаги давлатлараро фарқининг 35%ини изохлайди.

Бунинг устига, денгизга бевосита чиқа олмайдиган давлатларда савдо сиёсатини эркинлаштириш транспорт ва божхона транзити соҳаларидаги минтақавий ҳамкорликка асосланиш керак; бироқ, бу соҳалардан биридаги ривожланиш бошқа соҳалардаги ривожланиш билан мутаносиб кетмаса, савдога таъсири унча бўлмайди; аксинча, улар мутаносиб ривожлантирилса, уларнинг савдоси кенгайишига ва иқтисодий ривожланишига йирик таъсир кўрсатади ва буни қўйидаги расмда қўйидагича ифодалаш мумкин:

Минтақа давлатларининг ҳеч бири денгизга бевосита чиқа олмаслиги, йирик денгиз портлари ва ривожланган давлатлар бозорларидан узоқда жойлашганлиги, мураккаб топологик тузилишга эгалиги (бу уларнинг Жанубий Осиё билан транспорт алоқаларини қийинлаштиради), транспорт тармоқлари етарли эмаслиги, транспорт ва логистик хизматлар сифати пастлиги ва қимматлиги минтақа ичида ва қўшни давлатлар ҳудудлари ва чегаралари орқали товарлар ва транспорт воситалари ҳаракатидаги тўсиқлар туфайли минтақа давлатлари ҳақоро ташилмаларидаги транспорт харажатлари юқори ва ташиш вақти ноаниқдир.

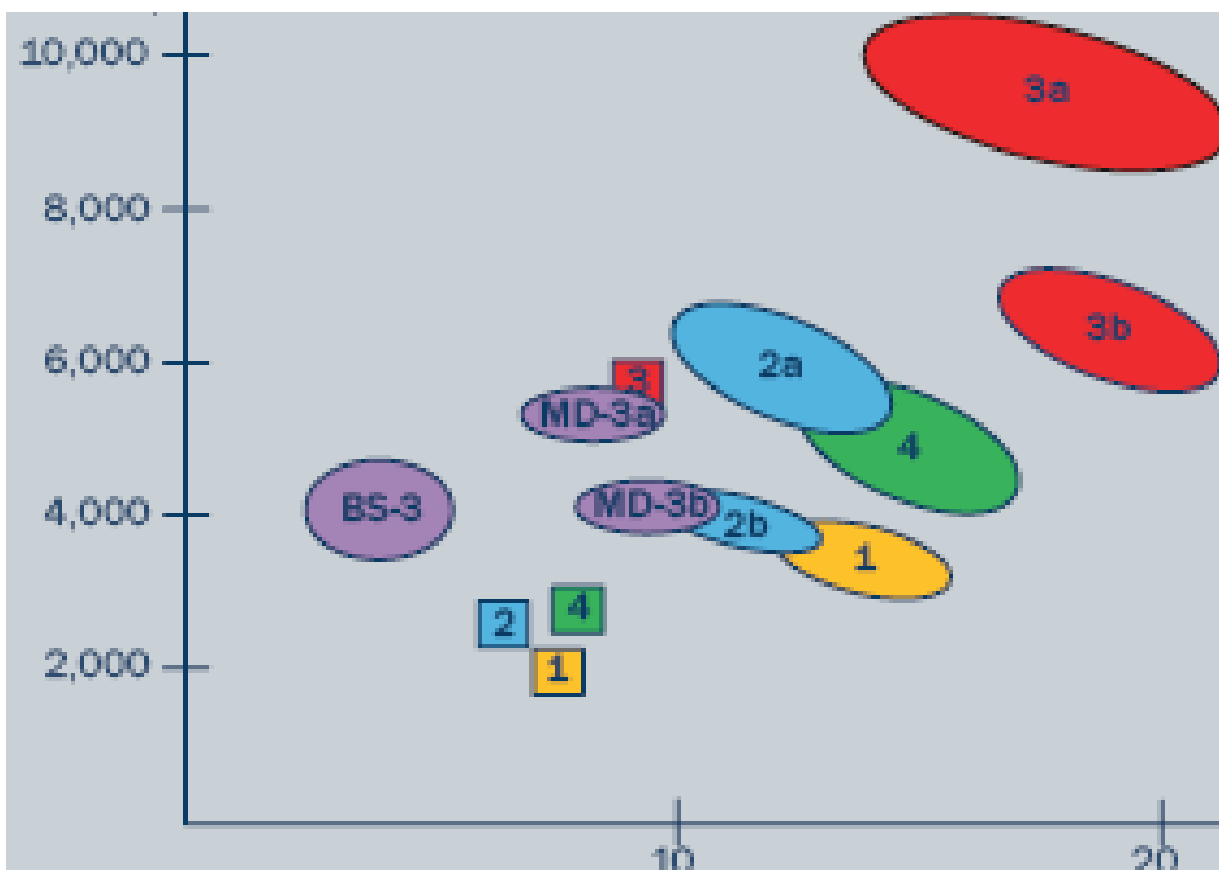
Қўйидаги 2 та диаграммалар(1.2.1a ва b диаграммаларга қаранг)да Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон ва Ўзбекистонларнинг бошқа давлатлар билан автомобил ва темир йўллар транспорт ҳақиқий ташиш харажатлари ва вақти кўрсатилган. Сўнгра улар “шартли мамлакат” (яъни транспорт оқими мувозанатлаштирилган, рақобатли транспорт хизматлар бозорига эга, чегаралар кесиб ўтишда муаммо йўқ, транзит ҳақи арзон, виза муаммолари ва “норасмий тўловлар” йўқ давлат)даги шундай кўрсаткичлар билан қиёсланган:



1.2.1-чизма. Минтақадаги ташқи савдога тўсиқ бўлаётган транспорт ва божхона транзити омили.¹³

Марказий Осиё давлатлари (Тожикистон, Ўзбекистон, Қирғизистон ва Қозоғистон) ва бошқа баъзи давлатлар ўртасидаги автомобиль транспортида юк ташилмалари харажатлари ва вақти, 2005 йил баҳорига кўра ташиш харажатлари 1.2.1 а диаграммада кўрсатилган.

¹³ Муаллиф томонидан яратилган



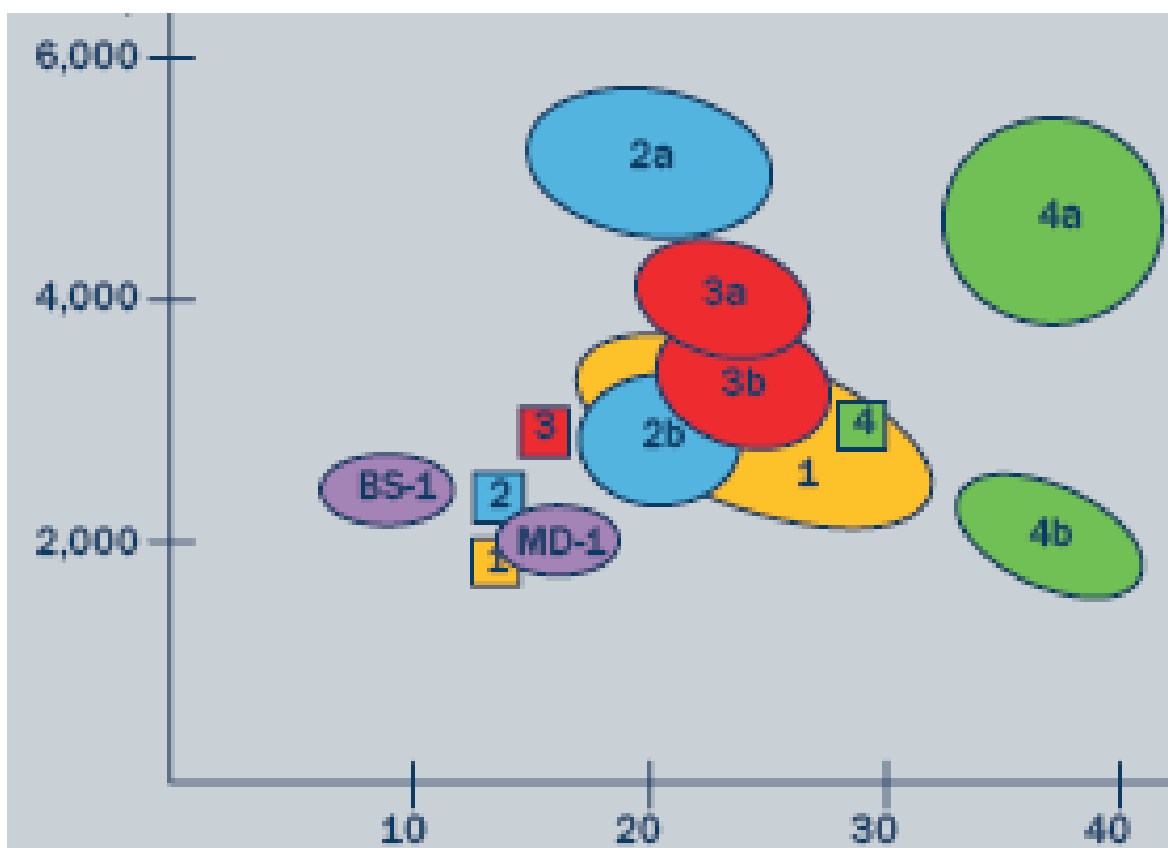
Ташиш вақти (кунларда)

1.2.1a - диаграмма. Марказий Осиё давлатлари ва бошқа давлатлар ўртасидаги автомобиль транспортида юк ташилмалари харажатлари ва вақти

- Бунда:
-  - Ташишнинг ҳақиқий вақти ва харажатлари
 -  - “Шартли мамлакат”даги ташишнинг ҳақиқий вақти ва харажатлари
- 1 Маҳаллий юк машиналарида Москвага юк ташилганда
 - 2 Турк юк машиналарида (а) Истамбулдан ва (b) Истамбулга юк ташилганда
 - 3 ЕИ юк машиналарида (а) Бенилюкс давлатларидан ва (b) Бенилюкс давлатларига юк ташилганда
 - 4 Маҳаллий юк машиналарида Финландия чегарасидан чегарасигача юк ташилганда
- BS – 3 - Болтикбўйи давлатлари ўртасидаги ва Бенилюкс давлатлари ўртасидаги юк ташилмаларида
- MD – 3 - Бенилюкс давлатларидан: Молдавага (а) ва Молдавадан Бенилюкс давлатларига юк ташилмаларид

Марказий Осиё давлатлари (Тожикистон, Ўзбекистон, Қирғизистон ва Қозоғистон) ва бошқа баъзи давлатлар ўртасидаги темир йўл транспортида юк ташилмалари харажатлари ва вақти, 2005 йил баҳорига кўра.

Ташиш харажатлари (АҚШ долларида)



Ташиш вақти (кунларда)

1.2.1b - диаграмма. Марказий Осиё давлатлари ва бошқа давлатлар ўртасидаги темир йўл транспортида юк ташилмалари харажатлари ва вақт.

Бунда:



- Ташишнинг ҳақиқий вақти ва харажатлари



- “Шартли мамлакат”даги ташишнинг ҳақиқий вақти ва харажатлари

- 1 - Тўлиқ юкланган вагонда ёки 40 футли контейнерда Москвадан ёки Москвага темир йўлда юк ташилганда
- 2 - Темир йўл ва денгизда (а) Истамбулдан ва (б) Истамбулга 40 футли контейнерда юк ташилганда
- 3 - 40 футли контейнерда (а) Бенилюкс давлатларидан ва (б) Бенилюкс давлатларига юк ташилганда
- 4 - 40 футли контейнерда: темир йўлда ХХДРнинг шарқий қирғоқларидан (а) ва Бандар аббос порти орқали денгиз ва темир йўлда юк ташилганда
- BS – 1 - Болтиқбўйи давлатлари ва Москва ўртасидаги темир йўлда юк ташилганда
- MD – 1 - Молдава ва Москва ўртасидаги темир йўлда юк ташилганда

Мазкур диаграммалар минтақа давлатларидаги транспорт харажатлари шартли мамлакатдагидан анча юқори, ташиш вақти эса анча узоқ эканлиги кўрсатмоқда. Бундан ташқари узоқроқ масофалар (масалан, Бенилюкс давлатлари)га автотранспортдаги халқаро ташилмаларга кетган вақт, қисқароқ масофалар (масалан, Истанбул)га етказмалардан анча фарқ қилади.

Бу эса ҳақаро ташилмаларда ташиш вақти ноаниқлиги ва унинг масофа ортгани сари кўпая боришини билдиради.

Шунингдек, бу диаграммаларда минтақа давлатлари транспорт харажатлари ва ташиш вақти Молдова ва Болтиқбўйи давлатлариникидан канчалик фарқ қилиши ҳам қиёсланган. Жумладан, Бенилюкс давлатларига ҳар иккала минтақадан автотранспортда халқаро ташилмалар солиштирилса, минтақа давлатлари транспорт харажатлари Болтиқбўйи давлатлариникидан 1.5 - 2.5 марта кўп, ташиш вақти эса 2 – 3 марта узоқроқлиги маълум бўлади. Хатто, Москва билан темир йўллар алоқаларида ҳам худди шундай ҳолат кўзга ташланади.

Ниҳоят, бу диаграммалар Марказий Осиё ва Европа ўртасидаги халқаро ташилмаларнинг транспорт харажатлари ўртасида ассиметрия мавжудлигини кўрсатмоқда. Масалан, Бенилюкс давлатларидан минтақага тўлиқ юкланган юк машинасини юбориш 8,500 дан 10,500 АҚШ доллари сарфланса, тескари йўналишдаги худди шундай автомобил жўнатишга 6,000 – 7,000 АҚШ доллар керак бўлади. Ва бунинг сабаби - ЕИ ва минтақа давлатларининг ўзаро экспорт товарлари бир-биридан фарқ қилишидир: минтақадан ЕИга асосан хом ашё темир йўллар ва трубалар орқали юборилса, ЕИдан минтақага экспорт асосан саноат товарларидан иборат; уларни эса асосан автомобил ва ҳаво транспорти орқали ташиш керак.

Қуйидаги жадвалда минтақа давлатларининг 2003 йилдаги товар экспорт-импортидаги транспорт харажатлари келтирилган.

1.2.1.-жадвал.

Марказий Осиё Республикаларининг товар экспорт-импортдаги транспорт харажатлари

	Экспортдаги транспорт харажатлари		Импортдаги транспорт харажатлари	
	экс.га нисбатан %да	млн. АҚШ долл.	имп.га нисбатан %да	млн. АҚШ долл.
1	2	3	4	5
Қозоғистон	10	1292.7	8	583.0
Қирғизистон	13	175.6	10	72.0

1	2	3	4	5
Тожикистон	14	111.6	10	88.0
Ўзбекистон	12	382.8	8	206.0

Манба: Ojala, Lauri, Tapio Naula, and Cesar Queiroz. 2004. *Transport Sector Restructuring in the Baltic States Toward EU Accession*.

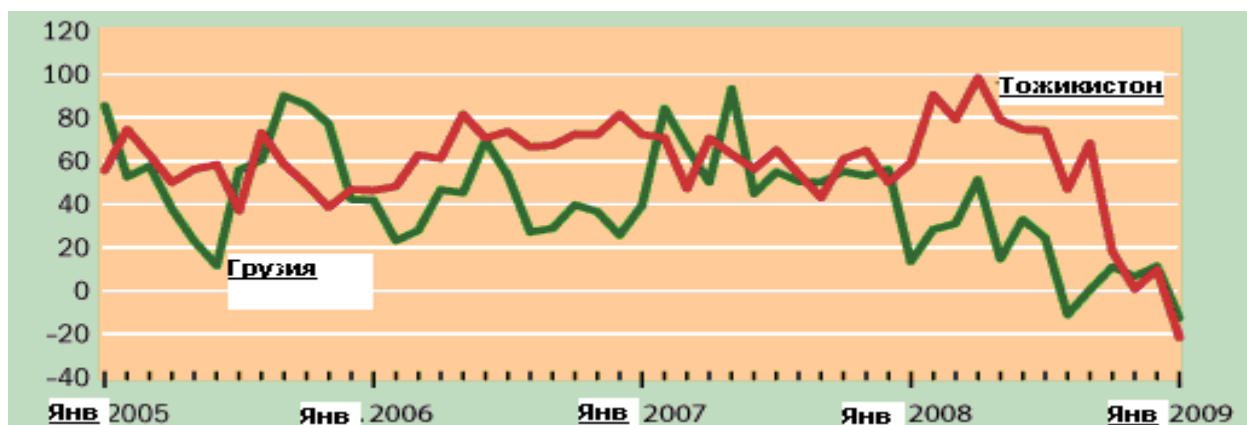
Ўхшаш давлатлар кўрсаткичларидан фойдаланиб, логистик харажатлар минтақа экспорт-импортнинг 16-19%ини ташкил этиши ҳисобланган. Агарда бундан хом-ашё экспорти оғир машина ва асбоб ускуналар импортини олиб ташласак, транспорт харажатлари 11-16%, тўлиқ логистик харажатлари эса экспорт ва импорт умумий қийматининг 20%дан ортиб кетади. Ҳолбуки, 2001 йилда мазкур харажатлар бутун Осиё импортининг 8.4%ини ва бутун жаҳон импортининг 6.1 %ини ташкил этди. ЕИда эса қайта ишлаш саноатидаги логистик харажатлар маҳсулот нархнинг 10%га етмайди, транспорт харажатлари эса логистик харжатларнинг 1/3 қисмини ташкил этади.

1.3 Жаҳон молиявий ва иқтисодий инқирози ҳамда унинг минтақа иқтисодиётларига таъсири йўналишлари

Халқаро Валюта Фондининг Марказий Осиё минтақаси иқтисодий ривожланиши бўйича сўнгги башоратларига кўра, 2008 йилдаги 6%лик иқтисодий ўсиш жаҳон молиявий инқирози таъсирлари туфайли 2009 йилда 2%га тушиши кутилмоқда. Сўнгги бир неча йил мобайнида минтақа давлатлари хом-ашё экспорти даромадлари, капитал қиримлари ва пул жўнатмалари туфайли сезиларли иқтисодий ўсишга эришиб, ЯИМ жон бошига анча ўсган эди. Бунда нефт экспортёрлари (Ўзбекистон, Қозоғистон ва Туркманистон) йирик ҳажмдаги захиралар, жумладан суверен бойлик жамғармалари (sovereign wealth funds)ни шакллантиришган.

Молиявий инқироз туфайли минтақадаги иқтисодий ҳолат тезда ёмонлашмоқда. Бунда инқироздан Россия Федерациясига боғлиқ ёки ташқи молиялаштиришга ўта муҳтож давлатлар жиддий зарар кўрди. РФ

минтақадаги кўплаб давлатлар учун ҳалигача асосий савдо ҳамкори ва пул жўнатмалари асосий манбаилигича қолмоқда. Бу давлатдаги иқтисодий тушиш эса савдо (импорт) ва пул жўнатмалари йўналишларида иқтисодий ўсишга салбий таъсир қилиб, ички талабга ҳам таъсир қилмоқда.



1.3.1-Расм. Пул жўнатмаларига қарамлик:¹⁴

Манба: Миллий ҳукуматлар статистик қўмиталари

Изоҳ: минтақадаги кўплаб давлатлар пул жўнатмаларига анча қарам. Тожикистон ва Грузияга тегишли ушбу маълумотларга кўра, ҳамкор давлатлардаги иқтисодий ўсиш сусайиши туфайли, бу жўнатмалар ҳам анча камайиши аниқ.

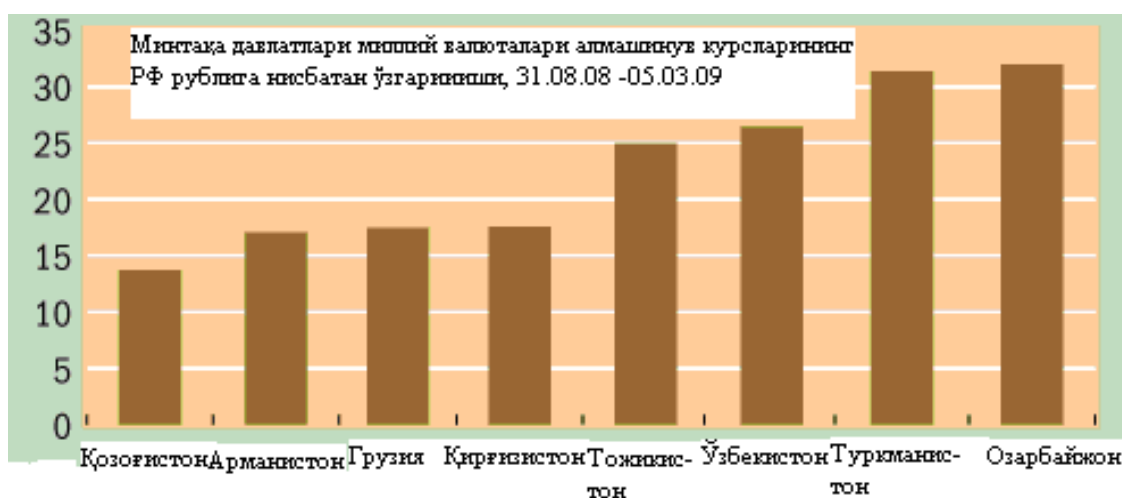
Минтақадаги хом ашё экспортёрлари глобал талаб камайиши ва хом-ашё нархлари кескин тушишидан жабрланишаётган бўлса, халқаро молия бозорларига чуқурроқ интеграциялашган давлатлар (Қозоғистон) жиддий молиявий қийинчиликларни бошдан ўтказмоқда. Молиявий инқирознинг ташқи таъсирлари уларнинг жойий тўловлар балансларининг истикболдаги ҳолатида яққолроқ кўзга ташланади: минтақанинг барча давлатлари учун 2008 йилдаги профицитдан 2009 йилда кичик дефицит билан чиқиши башорат қилинмоқда. Минтақадаги ўртача фискал позиция тўғрисида ҳам худди шу гапларни айтиш мумкин.

Инқирознинг минтақадаги молиявий тармоқларга босими ҳам ортмоқда. Бундан нафақат миллий банклар, балки йирик ташқи молиялаштиришга эҳтиёжи бор давлатлар, балки глобал молиявий муаммоларга бевосита дучор бўлмаган давлатлар ҳам зарар кўришмоқда:

¹⁴ Миллий ҳукуматлар статистик қўмитаси

иқтисодий ва молиявий муҳит ёмонлашганидан, минтақадаги кредит ўсиши деярли тўхтади, берилган қарзлардан йўқотишлар янада ортиши кутилмоқда.

Бунинг устига, РФ рубли қадри тушиши минтақа давлатлари миллий валюта сиёсатларини қийин вазиятга солиб қўйди. Зеро, ҳукматлар эндиликда нафақат рақобатбардошликни ушлаб туриш, балки йирик ташқи қарзга эга молиявий тармоқларда ва хеджингланмаган қарз олувчиларнинг хорижий валютадаги қарзларида барқарорликни кафолатлаши керак. Шунингдек, бу жараён миллий валютадаги омонатлар камайиб, долларлашув ошишига ҳам ҳисса қўшди.



1.3.2 -расм. Алмашинув курси дилеммаси

Манба: Миллий ҳукуматлар статистик қўмиталари

Изоҳ: Сўнгги ойлarda минтақа давлатлари миллий валюталарининг Россия Федерацияси рублига нисбатан қадри ошиб, уларнинг рақобатбардошлигига путур етмоқда. Шунингдек, бу ҳолат ўта долларлашган банкчилик тизимига ҳам салбий таъсир кўрсатади.

Жорий йилнинг 4-мартида Бишкек шаҳрида Қирғизистон Республикаси Марказий банкининг Халқаро Валюта Фонди билан ҳамкорликда ўтказилган минтақавий конференцияда ҳам жаҳон моливий инқирозининг минтақага таъсирлари ва уни камайтириш тадбирлари таҳлил қилинди. Жумладан, марказий банклар директорлари ва ҳукуматлар вакиллари инқирознинг минтақага қуйидаги тўртта таъсир йўналишларини кўрсатиб ўтишди:

- Хорижий капитални олиш қийинлашиши. Хоссатан, банкчилик соҳасида хусусий ташқи молиялаштириш улуши йирик Қозоғистонда бу ҳол яққол кўзга ташланмоқда;

- Нефть-газ ва хом-ашё товарлари нархлари тушиши. Бундан минтақадаги асосий углеводород экспортёрлари – Ўзбекистон, Қозоғистон ва Туркменистон жабрланишиб, фискал ва ташқи балансларида кескин ўзгаришлар кўзга ташланмоқда;
- Пул жўнатмаларининг (асосан, Россия Федерациясидан) камайиши. Бу ҳолат жўнатмалар ЯИМнинг камида 20%ини ташкил қиладиган кичик давалатларга салбий таъсир қилади ;
- Савдо ҳамкорларида иқтисодий ўсиш тушганлигидан савдо ҳажми ҳам қисқариши.

Конференция иштирокчилари қисқа муддатда инқироз таъсирини сусайтиришга йўналтирилган ва минтақанинг истиқболдаги ташқи шокларга яхшироқ қарши туришида ёрдам берадиган қўйидаги 3 та асосий тадбирларни маъқуллашди:

1.Фискал рағбатлантириш воситаларидан фойдаланиш. Минтақадаги нефть экспортёр давлатлари ўзларининг хорижий валюта фондларидан фойдаланиб, кам таъминланган аҳоли қатламини ҳимоялаш ва ички талабни қўллаб-қувватлаш харажатларини кўпайтиришда фискал воситаларни қўллаш имконига эга бўлишсада, минтақанинг бошқа давлатлари ҳам аҳолининг қашшоқ қатламини ортишини олдини олиш учун бюджетдан қўллаб-қувватлашларни кўпайтириши лозим.

2. Молия соҳасини мустаҳкамлаш. Ҳозиргача инқирознинг миллий молия соҳаларига таъсири давлатдан-давлатга фарқ қилсада, иштирокчиларнинг барчалари бу соҳани назорат қилиш ва тартибга солиш тадбирларини мустаҳкамлашини таъкидлаб, минтақадаги барча давлатлар банклар активлари сифати ёмонлашиши (“ёмон” қарзлар ортиши) мумкинлигини ва шу сабабли банклардаги эҳтимолли ликвидлилик ва тўловга қобиллик (solvency) муаммоларига қарши фавқулодда тадбирлар режаларига муҳтожлигин айтиб ўтишди. Шунингдек, молиявий тизим

барқарорлигини кафолатлашда молиявий тизимни ривожлантириш тартибга солиш ва бошқарувни мустаҳкамлаш билан бир вақтда олиб бориш зарур.

3.Алмашув курси сиёсатини қайта кўриб чиқиш. Қадрсизланиш муаммоларига қарши баъзи давлатлар ўз валюталарини ростлашишига йўл қўйиб беришга бўлса, бошқалар барқарор курс сиёсатини танлашган. Иштирокчилар миллий валюта алмашинув курсини ўзгартириш мамлакат рақобатбардошлигини ошириш масаласига, молия соҳасидаги долларлашув даражасига ва илк позиция, яъни захира буфери мавжудлигига асосланишини айтиб ўтишди. Зеро, алмашинув курси ростлаш ташқи шок таъсирини камайитириш ва захиралар камайиши олдини олади.

Тадқиқотчиларнинг аниқлашича, транспорт фаолиятнинг айрим кўрсаткичлари ва мамлакат ЯИМ ўсиш суръатлари ўртасида узвий боглиқлик мавжуд экан. Бундай илмий изланишлар ичида рус олими Г.А.Гольцнинг тадқиқотлари диққатга сазовордир.¹⁵ Олим ўз изланишларида транспорт тизимининг ривожланиш қонуниятларини тадқиқ этиш нафақат мазкур тармоқ ривожланиши учун, балки иқтисодиётнинг бошқа тармоқлари истиқболи учун ҳам муҳим аҳамиятга эгаллигини таъкидлайди.

Транспорт ривожланиши қонуниятлари ўрганилар экан, аввало автойул-транспорт мажмуасининг ривожланиш анъаналарини тадқиқ этишда пойдевор бўла оладиган узоқ муддатли барқарор боглиқлик кўрсаткичларини аниқлаб олиш бирламчи аҳамиятга эгадир. Бундай тадқиқотларнинг негизида транспорт тизимининг барқарор тахминий ўзгармас кўрсаткичлари ёки кўрсакичлар нисбатини аниқлаш ётади.

Г.А.Гольцнинг илмий изланишларида илгари сурилган асосий гипотеза шундан иборатки, иқтисодиётда ва ижтимоий ҳаётда руй бераётган ҳар қандай ўзгаришлар пировард натижада юк ва йўловчилар ташилиши кўлами ва сифатидаги ўзгариш тарзида транспорт тизимида акс этади. Г.А.Гольц ўз тадқиқотида 1685 йилдан 2000 йилгача бўлган давр ичида ЯИМ билан транспорт фаолияти кўрсаткичлари ўртасидаги боглиқликни аниқлашга алоҳида

эътибор қаратган. Муаллифнинг изланишлари натижасида ЯИМ ҳажми билан фақат иккитакўрсаткич — юк ташиш ҳажми ва уни ташиш тезлиги ўртасида моҳиятли боғлиқлик мавжудлиги очиб берилган.

Албатта, олим ЯИМ билан юк ташиш ҳажми ва ташиш тезлиги ўртасидаги боғлиқлик «ҳали функционал кўринишга эга эмас»лигини эътироф этган ҳолда, қушимча тадқиқ қилиш лозимлигини таъкидлаб ўтган. Аммо транспорт фаолияти кўрсаткичининг ЯИМга таъсири борасида амалга оширилган бу изланишлар транспортнинг мамлакат иқтисодий-ижтимоий ривожланишида муҳим аҳамиятга эгалигини кўрсатиб турибди.

Диққатга сазовор томони шундаки, транспорт йулларидаги (темир йулар, автомобиль йуллари, қувурлар ва х.к) ташиш тезлиги ушбу боғлиқликда муҳим аҳамиятга эга. Зеро, транспорт йуллари сифати ва замонавий инфратузилмавий таъминоти юкларни ташиш тезлигининг ошишига олиб келади ва пировард натижада мамлакат ЯИМ усишини таъминлайди.

Шу ўринда транспорт ва транспорт-алоқа йуллари ривожланишининг мамлакат иқтисодиётини инкирозли ҳолатлардан чиқаришда аҳамиятини кўрсатувчи хориж тажрибасини келтириш жоиз деб ҳисоблаймиз.

АҚШ тарихида «Буюк депрессия» деб аталган чуқур иқтисодий инкироз йилларида мамлакат ҳукуматини бошқарган президент Т. Рузвельт мамлакат ҳудудини кесиб ўтувчи тезюрар автомагистралларнинг қурилиши АҚШ иқтисодиётини соғломлаштиришга хизмат қилишига ишонган. У бунда янги автомагистралларни қуриш учун жалб қилинувчи ишчилар сони ишсизликни камайтириши ҳамда янги автомагистраллар иқтисодиёт тармоқларининг ривожланишига туртки булиши мумкинлигини назарда тўтган. Маълумотларга қараганда, транспортнинг муҳим таркибий қисмларидан бири булган автомобиль йулларига айнан шу даврдан бошлаб катта эътибор берилган ва сўнгги 40 йил ичида автомобиль йулларини қуриш ва ундан фойдаланишга сарфланган ҳар бир доллар маблағ америкаликлар

¹⁵ Щербанин Ю.А. Межд. Обмен и транспорт.-СПб.: Лики Росси, 2003.

учун соғлиқни сақлаш, суғурта соҳаларидаги иқтисод ҳамда ишсизлик даражасини пасайтириш ва меҳнат унумдорлигини ошириш эвазига икки долларлик тежамга олиб келган. Иқтисодиёт тармоқларида ишсизлик даражасининг юқорилиги шароитида мамлакат транспорт инфратузилмасини ривожлантириш буйича давлат сиёсатида молик дастурлар Иккинчи жаҳон урушидан олдинги Германияда ҳам қабул қилинган. Автомобиллар билан таъминланганлик даражаси паст бўлишига қарамай, ўтган асрнинг 30-йилларида Германияда юқори сифатли автомагистраллар (автобанлар) қурилиши бошлаб юборилган. Ҳукумат шу дастурни амалга ошириш билан ишсизликнинг олдини олишга ва иқтисодиёт тармоқларини ривожлантиришга ўриниб курган. Натижада дунёда биринчи автобанлар қурилиб, дунёнинг бошқа мамлакатларига бу тажриба тарқала бошлаган. Немис ҳукумати ўтган асрнинг 70-йилларида автомобиль йуллари қурувчилари олдига янги вазифани қуйди: одамлар турар жойларидан автобангача масофа 10 км.дан ошмаслиги керак. Янги автомобиль трассасининг ҳар бир километри 10 млн. еврога тенг маблағ ҳисобига қурилаётганлигига қарамай, ҳозирги кунга келиб бу мураккаб вазифа деярли амалга оширилган. Сифатли автомагистралларнинг мамлакат иқтисодиёти тармоқлари ривожланишига туртки бўлаётганлиги ҳукуматнинг бундай харажатларни молиялаштиришини рағбатлантирмоқда.

Халқаро молия бозорларидаги инқироз ва бунинг оқибатида вужудга келган иқтисодий қийинчиликлар даврида ривожланаётган мамлакатлар учун иқтисодиётнинг бошқа тармоқларида вақтинчалик фойдаланилмаётган меҳнат ресурсларини мамлакатнинг транспорт инфратузилмасини ривожлантиришга сафарбар қилиш буйича ривожланган мамлакатлар тажрибасини амалиётга татбиқ этиш кутилган натижаларга олиб келади. Шунинг учун ҳам мамлакатимизда автомобиль йулларини қуриш, ундан фойдаланиш соҳасида мавжуд йўл жамғармаси маблағлари ҳисобидан кенг қамровли ишларни янада жонлантириш мақсадга мувофиқ деб ҳисоблаймиз.

Транспортнинг юқори қўшимча қиймат ҳосил қилувчи тармоқлар

сафига кириши ҳақидаги фикрлар ўтган асрнинг иккинчи ярмидан бошлаб ўз исботини топа бошлади.

Автойул тизимининг ривожланиши ва самарали фаолияти мамлакат ижтимоий-иқтисодий кўрсаткичининг яхшиланишига бевосита таъсирини икки жабҳада кузатиш мумкин:

- * бевосита самарадорлик -автомобиль йулларидаги шарт-шароитларнинг яхшиланиши ҳисобига транспортдан фойдаланувчилар оладиган нафи;
- * билвосита самарадорлик -транспорт билан боглиқ бўлмаган иқтисодий самарадорлик булиб, иқтисодиёт тармоқларининг моддий оқимлар айланиш тезлигининг ошиши ҳисобига олувчи фойдаси.

Ҳисоб-китобларнинг кўрсатишича, автомобиль йулларини куриш, таъмирлаш ва ундан фойдаланиш харажатларини молиялашга сарфланувчи инвестициялар мамлакат ЯИМнинг 0,71-1,27 фоизи оралигида бўлиши энг оптимал саналар экан. Айнан шу микдордаги инвестициялар йул-транспорт мажмуаси инфратузилмасининг ЯИМ ўсиш суръатларига ижобий таъсирини таъминлаши тадқиқотларда аниқланган. Агар ушбу ҳисоб-китобларга таянилса, Ўзбекистон Республикаси ЯИМнинг барқарор ўсишини таъминлаш учун автомобиль йуллари тизимида сарфланиши зарур булган инвестиция микдори сўнгги йилларда мамлакат ЯИМнинг ўсишини таъминлайдиган даражада бўлганлиги намоён бўлади (1.3.1 - жадвал):

1.3.1 - жадвал.

Автомобиль тизимида йўналтирилган инвестицияларнинг ЯИМдаги улуши¹⁶

№	Кўрсаткич номи		Йиллар		
			2006	2007	2008
1.	ЯИМ ҳажми, млрд. Сўм		15 923.4	20 759.3	18 186.2
2.	Автомобиль тизимида йўналтирилган инвестиция микдори	Оптимал ҳисобда	113 060 - 202 227	147 391 - 263 643	200 122 - 357 964
		Амалда	151 358	179 125	243 538

Манба: “Бозор, пул ва кредит” журнали//2009 йил №4 (143), 31-32 б. б.

¹⁶ “Бозор, пул ва кредит” журнали//2009 йил №4 (143), 31-32 б. б.

Бизнингча, мазкур тадқиқотнинг мантиқий кейинги босқичи сифатида ЯИМ ўсиш сурати ва транспорт инфратузилмасига ажратилган маблағлар (ЯИМдаги улушига кўра) ўртасидаги боғлиқликни ўрганиш лозим.

2-БОБ. МАРКАЗИЙ ОСИЁДА ТРАНСПОРТ ТАРМОҒИНИНГ РИВОЖЛАНИШИ

2.1. Марказий Осиё транспорт инфратузилмасининг ривожланиш дастурлари

Ялпи маҳсулот ва бандликдаги улуши жиҳатдан Марказий Осиёда транспорт тармоғи унчалик аҳамиятга эга эмас. Ялпи ЯИМнинг 3-8% ва бандликнинг 2-5% шу тармоққа тўғри келади. Шунга қарамасдан, минтақанинг ташқи савдодаги иштирокида ва жаҳон иқтисодига интеграциясида бу тармоқ ҳал қилувчи аҳамиятга эга. Бунинг устига, минтақанинг ташқи савдода иштирок даражаси ва хусусияти нафақат ички, шунингдек, қўшни давлатлар транспорт тармоқлари билан интеграциялашганлиги билан ҳам боғлиқ. Зеро, минтақа давлатларидан ҳеч бири очик денгиз ва океанларга бевосита чиқа олмайди. Шу сабабли улар улар бир бирларида турли даражада транзит давлат сифатида фойдаланган ҳолда, ер усти транспорт турларида товарларни қўшни давлатлар ҳудудидан ташишда бир-бирларига қарам. Масалан, Озарбайжон Қозоғистон ва Туркия ўртасида, Қозоғистон Озарбайжон ва Хитой ўртасида, шунингдек, Қирғизистон ва Тожикистон, Ўзбекистон ва Россия Федерацияси ўртасида, Қирғизистон ва Тожикистон эса Ўзбекистон ва Хитой ўртасида, Ўзбекистон эса Қозоғистон ва Эрон, шунингдек, Тожикистон ва Россия ўртасида транзит давлатдир. Шу сабабли, минтақа давлатлари биридаги транспорт тармоғидаги камчилик бошқа минтақа давлатидаги камчиликни кучайтиради ва транспорт харажатларининг ортишига, минтақага ёки минтақадан халқаро юк ташиш вақти узоқ ва ноаниқ бўлишига олиб келади.

Минтақа давлатлари Собиқ Иттифокдан анча узун ва юқори интеграцияланган транспорт тармоғини мерос қилиб олган. Бироқ, ўша пайтда минтақа давлатлари чегаралари фақат маъмурий аҳамиятга эга бўлганлигидан, бу тармоқни яратишда улар ҳисобга олинмаган. Бунинг устига бу тармоқнинг асосий қисми РФ томонга йўналтирилган эди. Шунинг билан бирга, Собиқ Иттифок таркибига кирмаган қўши давлатлар билан

транспорт алоқалари (жумладан, Афғонистон, Ҳиндистон, Эрон, ХХДР, Покистон ва Туркия) яхши ривожланмаган эди; мавжудлари ҳам бир канча ёмон аҳволдаги йўллардан иборат эди.

Иттифоқ парчалангандан сўнг минтақа давлатлари кўп томонлама ва икки томонлама ривожлантириш агентликлари ёрдамида Иттифоқ таркибига кирмаган қўшни давлатлар билан транспорт алоқаларини йўлга қўйишни бошладилар. Жумладан, Озарбайжон ва Эрон, Қозоғистон ва Хитой ўртасида темир йўллар алоқаси, Тожикистон ва Хитой ўртасида автомобил йўл алоқаси ўрнатилди; РФ ва Эронни Қозоғистон ва Туркменистон билан боғлайдиган темир йўллар қуриш бўйича шу давлатлар ўртасида битим тузилди. Қозоғистон ҳам Хитойни Европа билан: Қозоғистон, Туркменистон ва Эрон орқали боғлайдиган темир йўллар тизимининг етишмаётган сегментларни қуришга киришмоқда. Шунингдек, Ўзбекистонни Қирғизистон орқали Хитой билан боғловчи темир йўллар, Ўзбекистон ва Афғонистонни боғловчи темир йўл қуриш имкониятлари қараб чиқилмоқда. Осиё Тараққиёт Банки молиявий ва техник ёрдами билан Шарқий ва Жанубий Осиё билан транспорт алоқаларини яхшилашга йўналтирилган йўл лойиҳалари амалга оширилмоқда. Жумладан, Душанбе-Қирғизистон Республикаси чегараси, Ўш-Иркиштом, Ўш-Бишкек, Бишкек-Олмаота, Олмаота –Остона автомобил йўллари шулар сирасига киради. Шунингдек, минтақа давлатлари ЕИ нинг TRACEKA (Европа-Кавказ-Осиё транспорт коридори) дастури, БМТ ОТИИК (UNESCAP)нинг Осиё магистрали ва Трансосиё темир йўллари лойиҳаларида ҳам иштирок этишмоқда, жумладан:

TRACEKA дастури. Европа-Кавказ-Осиё транспорт коридорини ривожлантириш дастури ЕИ молиялаштирадиган техник ёрдам дастури бўлиб, Ғарбдан Шарққа, яъни Европадан Қора денгиз, Кавказ ва Каспий денгизлари орқали Осиёга транспорт коридорини ривожлантиришга йўналтирилган. Дастур 1993 йил май ойида Брюссел шаҳрида бўлиб ўтган конференцияда бошлаган бўлиб, унда Арманистон, Озарбайжон, Грузия,

Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон, Туркменистон ва Ўзбекистон иштирок этди (2-иловага қаранг).

Ҳозирда дастур доирасида 57.7 млн евролик 39та техник ёрдам лойиҳалари ва 52.3 млн евролик 14та инвестицион лойиҳалар молиялаштирилди. Техник ёрдам эса халқаро молиявий институтларнинг дастурда иштирок этиши давлатларга йирик инвестицияни жалб қилишда ёрдам берди. Жумладан, минтақадаги темир йўлларнинг инфратузилмасини яхшилаш учун ЕТТБ Қозоғистонга 65 ва Ўзбекистонга 40 млн АҚШ доллари миқдорида кредит берди. Дастурдан молиявий кўмак олган кичик лойиҳаларга эса Ақтов темир йўллар паромини реконструкция қилиш (Қозоғистон), Чимкент ва Бишкекдаги контейнер терминали учун юклаш тушириш ускуналарини харид қилиш, Боку ва Туркманбоши портлари ўртасида контейнер ташилмаларини ташкил қилиш, Бухородаги контейнер терминали учун мобил ускуналарни харид қилишлар киради. Бундан ташқари, ОТБ Олмаота-Бишкек йўлини реабилитация қилиш учун Қозоғистон ва Қирғизистонга берилган 65 млн АҚШ доллари кредитини молиялаштиришда кўмаклашмоқда.

Осиё магистрали ва трансосиё темир йўли.

Осиёда қуруқлик транспорт инфратузилмасини ривожлантириш лойиҳаси БМТ ОТИИК нинг 1992 йил 48-сессиясида тасдиқланди ва у 3 қисмдан иборат: Осиё магистрали (ОМ), Трансосиё темир йўли (ТАР) ва қуруқлик лойиҳаларига кўмаклашиш. ОМнинг мақсади – минтақадаги халқаро автомобил транспортини ривожлантиришдир

2003 йил ноябрдаги ҳукуматлараро учрашувда ОМ тизими бўйича ҳукуматлараро келишув қабул қилиниб, у 2005 йил июнь ойидан кучга кирди. Бу битимда минтақа ҳудудидан турли хил йўналишлар бўйича Европага олиб борадиган умумий узунлиги 140 минг км ОМнинг 55 та йўналиши кўрсатилди. Бунга Озарбайжондаги 4та йўл (1670 км),

Қозоғистондаги 11та йўл (13189 км), Қирғизистондаги 4та йўл (1695 км), Тожикистондаги 3та йўл (1925 км), Ўзбекистондаги 5та йўл (2966 км) кирди (3-иловага қаранг).

Узунлиги 14000 км **Трансosiё темир йўли** лойиҳасига ўтган асрнинг 60 йилларида Сингапур ва Истамбул ўртасида узлуксиз темир йўллар алоқасини яратиш мақсадида (шунингдек, кейинроқ бу йўналишни Африка ва Европага чўзиш) ташаббус билдирилган эди. Бироқ Трансosiё темир йўлининг узунлиги, минтақадаги темир йўллар тизимини ривожлантириш стандартлари ва даражалари ўртасидаги фарқ катталигини ҳисобга олиб, БМТ ОТИИК бу тизимни босқичма-босқич яратишга қарор қилди. Аввало, Трансosiё темир йўли 4та асосий қисмга ажратилиб, алоҳида ўрганилди:

1. Шимолий коридор - Хитой, Қозоғистон, Монголия, РФ ва Корея ярим ороли темир йўллари бирлаштиради.
2. Жанубий коридор – Таиланд ва Хитойнинг Жанубий провинциясини Юньнаньни Мьянмар, Бангладеш, Ҳиндистон, Эрон Ислом Республикаси орқали Туркия билан боғлайди (Шри-ланка ҳам шу коридорга киради).
3. Жанубий Шарқий Осиё ва Ҳиндихитой давлатлари ассоциясини қамраб олувчи тизим.
4. Шимол-Жануб коридори – Шарқий Европани РФ, Марказий Осиё ва Жанубий Кавказ орқали Форс кўрфази билан боғлайди (4-иловага қаранг).

Кейинги босқичда эса бу коридорларнинг молиявий, операцион ва тижорат муаммоларини биргаликда ва мувофиқлаштирилган ҳолда ҳал қилиш режалаштирилмоқда. Бунда асосий эътибор умумий ахборот тизимини яратиш, шунингдек, портлардан ва ички контейнер омборларидан фойдаланишни таъминлашга қаратилади.¹⁷

¹⁷ Манба: www.traceca.org ва www.unescap.org

Мазкур йирик лойиҳалардан ташқари, бошқа 4та ташаббус ҳам илгари сурилмоқда. Жумладан:

1. Аъзо давлатларда транспорт хизматларини ривожлантириш учун Марказий Осиёда Минтақавий Иқтисодий Ҳамкорлик Дастури (МОМИХД) доирасида транспорт тармоғини мувофиқлаштириш кўмитасини тузиш лозим.
2. ОТБ томонидан қўллаб қувватладиган Марказий ва Жанубий Осиё давлатлари (Афғонистон, Эрон, Покистон, Тожикистон, Туркменистон ва Ўзбекистон) транспорт ва савдо форумини ўтказиб туриш. Бу форумда Тожикистон, Туркменистон ва Ўзбекистонни Афғонистон орқали Араб Денгизи ва Форс кўрфази бандаргоҳлари билан бирлаштирувчи автомобил коридорлари бўйича товарлар оқими ва транспорт ҳаракатига кўмаклашишга қаратилган.
3. Шанхай Ҳамкорлик Ташкилоти (ШХТ) доирасида аъзо давлатлари ўртасидаги ҳамкорлик йўналишларидан бири ҳам транспорт соҳасидир.
4. БМТнинг Марказий Осиё давлатлари учун махсус дастури (Special Program for the Economies of Central Asia) доирасида Озарбайжон, Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон ва Туркменистон Республикалари ўртасидаги минтақавий ҳамкорликнинг асосий йўналишларидан бири ҳам транспорт соҳасидир.

Бироқ, умумий ҳолда молиявий маблағлар етишмаслиги ва транспорт инфратузилмасини ривожлантириш соҳасидаги номувофиқликлар Марказий Осиё транспорт йўлларининг халқаро транспорт тизимига интеграциясини секинлатмоқда.

Шу билан бир вақтда минтақа давлатлари ўртасида ўзаро чегаралар юзага келиб, транзит қийматининг ортиши ва уни амалга ошириш вақти узайганлигидан кўшни давлатлар ҳудуди транзитидан холи бўлиш мақсадида

бир қанча янги темир йўллар ва автомобил йўллари қуришди¹⁸. Жумладан, Қозоғистон Чордара сув омбори жанубидаги Жанубий Қозоғистон вилоятига Ўзбекистон ҳудудидан кесиб ўтмаслик учун Қизиласкар-Киров йўлини қурди. Қирғизистон ҳам Ўш-Жалолобод вилоятларини Ўзбекистонни кесиб ўтмаган ҳолда 12 млн. АҚШ доллари қийматли Жалолобод-Ўзган йўлини реконструкция қилди. Ўзбекистон ҳам Туркменистон ҳудудини кесиб ўтмаслик учун Бухоро-Нукус йўналишида Учқудуқ-Мискин-Қораузоқ темир йўлига 10 млн доллар сарфлади; Қарши ва Термизни боғлаш учун Қумқўрғон-Ғузор-Ҳисор темир йўлини қурди. Равшанки, бу янги йўллар улар қурган давлатлар иқтисодиётига ижобий таъсир этсада, қўшни давлатлар ҳудудидаги мавжуд йўллар таъмирланиб ҳамжихатликда фойдаланилганда катта маблағлар тежалиши мумкин эди.

Ҳозирда минтақа давлатлари анча тармоқланган транспорт тизимига эга:

2.1.1 – жадвал.

Марказий Осиё Республикалари транспорт тизими (минг км.да)

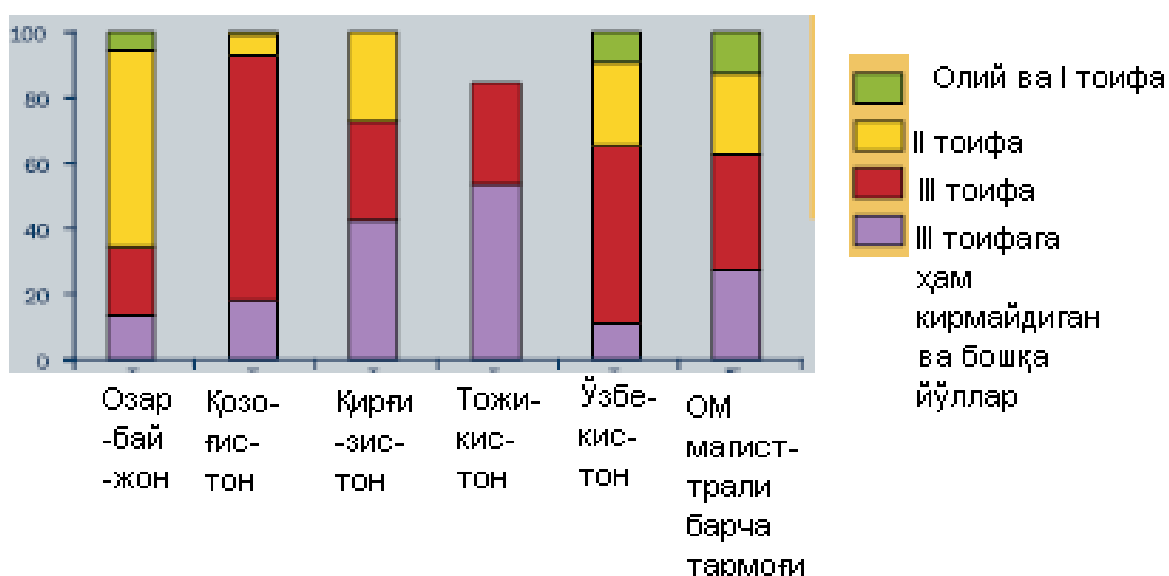
<i>Давлатлар</i>	<i>Темир йўллар</i>	<i>Автомобил йўллари</i>
Қозоғистон	14.3	89.0
Қирғизистон	0.4	18.8
Тожикистон	0.5	12.5
Ўзбекистон	4	43.5
Туркменистон	2.6	3.5
Жами	21.9	177.3

Манба: Марказий Осиё Республикалари ҳукуматлари

Ва бу автомобилъ ва темир йўл магистраллари минтақа давлатларини Собиқ Иттифоқ давлатлари ҳамда қўшни давлатлар билан транспорт коридорлари орқали боғлайди (5-иловага қаранг).

¹⁸ Ушбу жараёнга “транзит мустақиллиги” дея ном берилмоқда.

Бирок бу коридорларнинг баъзи сегментлар йўқ ёки ёмон аҳволда; Собик Иттифокдан “мерос” қолган кўплаб темир йўллар ва автомобил йўллари техник яроқсиз аҳволда. Осиё магистраллари тизимига киритилган минтақа йўлларининг озгина қисми “Олий тоифа” ёки “I тоифа” деб таснифланган. Қолган йирик қисми эса “2 тоифала” ва ундан пастроғига тегишли:



2.1.1–диаграмма. Осиё магистралига кировчи йўллар таснифи

Баъзи ҳисоб-китобларга кўра, Қирғизистон йўлларининг 25%и ва Тожикистон йўлларининг 20 %и яроқли аҳволда. Бу ҳолат эса қуйидаги омиллар билан боғлиқ:

- Молиялаштириш етарлича эмаслигидан техник хизмат ҳам етарлича эмас;
- Собик Иттифок стандартларига мувофиқ қурилган бу йўллар ҳозирги юк айланмасига ва замонавий юк автомобилларига мос эмас;
- Коррупция туфайли кўрсатилган техник хизматлар сифати ҳам ёмонлиги ва замонавий технологиялар ва асбоб ускуналардан фойдаланмаслик.

Транспорт инфратузилмасининг бошқа кўплаб элементлари ҳам етарлича ривожланмаган ва ёмон аҳволда. Хусусан, бир нечта воситали (multi model) транспорт инфратузилмасида бу ҳол яққол кўзга ташланади: темир йўллар ҳаракат таркиби маънавий эскирган; локомотив ва трансчегаравий кесма йўл этишмаслиги поездларнинг чегаралрдан ўтишида жиддий тўсик бўлмоқда¹⁹.

Автомобил транспортда эса эски юк автомобиллари кўп бўлсада, махсус техникалар (Масалан, ҳароратни бошқариладиган юк машиналар) этишмайди. Шу билан бирга, Қозоғистон ва Ўзбекистон яқинда кўплаб замонавий самолётлар сотиб олган бўлсада, Қирғизистон ва Тожикистонда ҳаво флоти анча эскирган. Минтақадаги кўплаб аэропортларни реконструкция қилиш зарур.

Минтақа давлатлари мустақилликка эришгандан сўнг транспорт тармоғини норматив ҳуқуқий асосларини шакллантиришда анча илғорлаган бўлишсада, ҳали бу борада қилинадиган ишлар кўп. Ҳозирда норматив-ҳуқуқий асос заиф ва унчалик равшан эмас. Хусусан, транспортда хавфсизлик ва ишончлилик борасида соҳавий қонунчилик ўта уммий зиддиятлар ва мураккабликка бой; ва бу уни фарқли талқин қилиш ва коррупцияга сабаб бўлмоқда. Кўплаб низом ва қоидалар норавшан ҳолда ишлаб чиқилади. Ўзгартириш ва тузатиш тўғрисидаги ахборотлар чекланган, мос қонун ва қоидалар тўғрисида ахборот олиш анча қийин. Транспорт тармоғидаги рақобатга доир қонун ва норматив ҳужжатлар деярли ишлаб чиқилмаган ва улар баъзи ҳолларда давлат транспорт корхоналарига бир вақтнинг ўзида ҳам тартибга солиш, ҳам тижорат вазифаларини амалга ошириш имконини беради.

¹⁹ Асосан шу ва транспорт билан боғлиқ бошқа омиллар (поезд техник кўриги ва бузилган вагонларни ажратиш) туфайли минтақада чегарани кесиб ўтиш учун бир неча соатдан бир неча кун керак: ЕИ да эса бунга 30-40 дақиқа кетади. БМТнинг Европа бўйича иқтисодий ва ижтимоий комиссияси тавсия қилган вақт 60 дақиқа.

2.1.1 – жадвал.

Халқаро конвенцияларга минтақа давлатларининг қўшилганлик ҳолати

№	Халқаро битим ва конвенциялар	Қозғистон	Қирғизистон	Тожикистон	Туркменистон	Ўзбекистон
1.	Йўл ҳаракати тўғрисидаги конвенция (08/11/1968)	X		X	X	X
2.	Йўл белгилари ва сигналлар бўйича конвенция (08/11/1968)	X		X	X	X
3.	Йўлларда халқаро юк ташиш келишуви бўйича конвенция (19/05/1956)	X	X	X	X	X
4.	Йўлларда юк ташиш тижорат воситаларининг вақтинчалик олиб кириш бўйича божхона конвенцияси (18/05/1956)		X	X		X
5.	Йўлларда халқаро юк ташиш китобчаларини қўллаш тўғрисида конвенция (14/11/1975)	X	X	X	X	X
6.	Чегараларда юк текширувининг шартларини умумлаштириш тўғрисида халқаро конвенция (21/10/1982)	X	X			X
7.	Контейнерлар бўйича халқаро конвенция (02/12/1972)	X				X

Изоҳ: X – яқуний имзолаш, ратификация қилиш ва қўшилиш

Манба: БМТ ОТИИК котибияти маълумоти.

Минтақа давлатларининг минтақавий иккитомонлама**қўшилганлик ҳолати**

	Қозоғистон	Қирғизистон	Тожикистон	Ўзбекистон
Қозоғистон	х	26/10/93 Ижозат бериш тизими 25/12/03 Ижозат бермаслик тизими	30/06/92 Ижозат бермаслик тизими	12/07/95 27/03/98 Ҳар иккала турдаги битим ҳам аниқ амал қилиш муддатига эга эмас
Қирғизистон	23/02/93 Ижозат бериш тизими; 25/12/03 Ижозат бермаслик тизими	х	6/5/98 Ижозат бермаслик тизими	25/12/03 Ижозат бермаслик тизими
Тожикистон	30/07/92 Ижозат бермаслик тизими	6/5/98 Ижозат бермаслик тизими	х	Битим йўқ. Лойиҳа Ўзбекистонда ҳали қўриб чиқилмоқда
Ўзбекистон	12/07/95 27/03/98 Ҳар иккала турдаги битим ҳам аниқ амал қилиш муддатига эга эмас	25/12/03 Ижозат бермаслик тизими		х

Манба: Марказий Осиё мамлакатлари иқтисодий ҳамкорлик дастури, 2005

Гарчи халқаро битим ва конвенцияларга нисбатан бу минтақавий битимларга яхшироқ амал қилинсада, улар транспорт тармоғининг минтақавий мураккаб норматив-ҳуқуқий асосини юзага келтирди. Кўп ҳолларда улар ўзларининг асосий вазифаси - транспорт воситаларининг трансчегаравий ҳаракат ва транзитини енгиллаштиришда самара бермади. Бундан ташқари, минтақадаги ҳар бир давлатнинг бу борадаги қонунчилиги етарлича уйғунлаштирилмаган.

Бунинг натижасида ҳозирда бу соҳадаги қонунлар ва норматив ҳужжатларда бир-биридан анча фарқ қилади ва трансчегаравий ҳаракат ва

транспорт воситалари транзитида жиддий муаммо туғдирмоқда. Бунда энг катта муаммо-транспорт рухсатномаси мавжудлиги ва хақи юқорилиги бўлиб, қоидага кўра хорижлик юк ташувчи ўз транспорт воситасининг минтақага кириши ва унинг ҳудудини кесиб ўтиш учун уни олдиндан олиши шарт. Бундай ижозат ҳужжатлари, одатда, ҳукумат идоралари томонидан икки томонлама битимлар асосида берилади. Мазкур ҳужжатга кўра А давлат Б давлат ҳудудидан келган муайян миқдордаги транспорт воситаларни ўз давлат ҳудудига бепул киришига, уни кесиб ўтишига, Б давлат ҳам худди шундай шароит яратиш шарти билан рухсат беради. Минтақага хос бундай стандарт ёндашувнинг муаммоли жиҳати шундаки, кўплаб хорижий давлатларнинг бу давлатларга кириш рухсатномасига эҳтиёжи минтақа давлатлари шу давлатларга кириш эҳтиёжидан анча юқори. Натижада, хорижлик транспорт операторлари кўпинча қиммат бир томолама рухсатнома олишга мажбур бўлмоқда. Кириш транзит тўловидан ташқари минтақа давлатлари хорижий транспорт воситаларидан бошқа йиғимлар ва тўловлар ундиради (масалан, йўл фонди йиғими, ортиқча оғирлик учун тўлов ва ҳкз.). Бу хорижлик машиналарнинг минтақа ҳудудига кириши ва кесиб ўтиши харжатларни оширмоқда:

2.1.3 Жадвал.

Марказий Осиё республикалари хориж юк машиналаридан ундирадиган йиғимлар ва тўловлар

Давлат	Йиғимлар ва тўловлар
1	2
Қозоғистон	1. Транзит учун 78 АҚШ долл. тўлов. 2. Ўқда ортиқча юк учун тўлов. 3. Ортиқча габарит учун тўлов.
Қирғизистон	1. МДХ таркибига кирмайдиган давлатлар юк транспортидан кириш учун 50 АҚШ долл. тўлов. 2. Бишкек-Ўш трассасидаги туннелдан ўтиш учун маҳаллий машиналарга нисбатан хорижликлар учун 5-10 марта кўпроқ тўлов.
Тожикистон	1. МДХ таркибидаги давлат юк машиналаридан 50-150 АҚШ долл. тўлов. Бошқалардан 100-200 АҚШ долл. тўлов. 2. Барча давлатлар юк машиналаридан транзит учун 90 АҚШ долл.лик тўлов (Қирғизистондан ташқари)

1	2
Ўзбекистон	1. Қирғизистон ва Қозоғистон автомашиналаридан 300 АҚШ долл., Тожикистонникидан 130 АҚШ долл., МДХ давлатларидан бошқаларга 400 АҚШ долл. кириш учун тўлов. 2. Ўқда ортикча юк учун тўлов. 3. Республика ҳудудидан 8 кундан ортик қолганда тўлов. 4. Фуқаролик масъулиятини суғурталаш учун 5-20 АҚШ долл.лик йиғим.

Манба: Sims, Michael. 2005. *Harmonization and Simplification of Transport Agreements, Cross-Border Documents and Transport Regulations*. Report prepared for the Asian Development Bank. Manila.

Минтақада трансчегаравий ҳаракат ва транзитга транспорт воситаларининг тўсиқ бўлаётган бошқа тартибга солувчи чекловлардан яна бири - хорижлик ҳайдовчилар виза олиши шартлигидир. Бунда у кирмоқчи бўлган минтақа давлатидаги элчихонага олдиндан мурожаат қилиши лозим. Агар ҳайдовчи яшайдиган давлатда шу давлат элчихонаси бўлмаса, виза олиш муддати анча чўзилади. Бунинг устига, кириш визаси ҳақи анча юқори. Масалан, МДХ таркибига кирмайдиган давлат фуқароларидан бир марталик Қозоғистон визаси - 70, Қирғизистон ва Ўзбекистонники – 75, Тожикистонники – 60 АҚШ долл.га тушади. Агарда хорижлик ҳайдовчи бир нечта давлатларни кесиб ўтадиган бўлса, умумий виза харажатлари анча ортиб кетади.

2.2 Марказий Осиё Республикаларида транспорт ва логистик хизматларнинг таҳлили

Минтақада транспорт хизматлари мавжудлиги, сифати ва қиймати бўйичабошқа кўплаб давлатлардаги шу хизматлардан анча орқада²⁰. Хусусан, унчалик катта бўлмаган юклар (1 вагон ёки 5 тоннали контейнерлардан камроқ жой эгаллайдиганни халқаро темир йўлларда ташиш хизмати йўқ ёки қиммат. Зеро, бронлаш жараёни ва ташиш вақти анча узун). Халқаро авто темир йўлларлари ташуви эса қиммат ва ишончсиз. Комбинацияланган авто-темир йўллар ташилмалари (масалан, темир йўллар вагонларидаги трейлерлар) мавжуд эмас. Автоташилма хизматлари ҳам қиммат ва унча

²⁰ Марказий Осиё транспорт хизматлари боғлиқ ҳоллар чуқурроқ таҳлили учун қаранг: Jakins and Pezant (2003), Mohar and Ojala (2003), World Bank (2005)

яхши ривожланмаган. Мунтазам консолидацияланган хизматлар ноаниқ ва жаҳондаги энг қиммат хизматлар сирасига киради.²¹

2.2.1-жадвал.

Ўзбекистон, Қозоғистон ва Тожикистонда битта 40 футлик контейнерга тўғри келадиган экспорт ва импорт харажатлари

	Экспорт харажатлари (АҚШ долларида)	Импорт харажатлари (АҚШ долларида)
Ўзбекистон	3.100	4.600
Қозоғистон	3.005	3.055
Тожикистон	3.150	4.550

Манба: *Doing Business - 2009*

Темир йўллар ва ҳаво транспорт хизматлари сифати пастлиги ва қимматлигининг асосий сабаблардан бири – рақобат етишмаслиги. Давлат темир йўллар корхоналари темир йўллар транспортдаги монополлигин сақлаб қолиши билан бирга, ҳам тартибга солиш ҳам тижорат вазифаларини бажармоқда (гарчи Қозоғистон ва Ўзбекистон темир йўллар транспорти реконструкция қилинаётган, Тожикистонда эса бўлишга энди киришилаётган бўлса ҳам). Давлат авиакомпаниялари ҳам авиатранспорт хизматлари бозорида доминант мавқега эга (ҳатто 47 та шахсий ва 1 та давлат авиакомпанияси бор Қозоғистонда ҳам). (2.2.2-жадвал) Тожикистон ва Ўзбекистонда эса авиакомпаниялар асосий аэропортларни назорат ҳам қилади. Умуман рақобат етишмаслиги транспорт хизматлари самарасизлигига, тижорат бошқаруви сусайишига ва транспорт инфратузилмасига, хусусан, темир йўллар транспортига етарлича инвестиция киритилмаслигига олиб келмоқда.

²¹ Консолидацияланган (гуруҳланган) ташилмаларда битта юк транспорт воситаси бир нечта алоҳида юк жўнатувчилар юки билан тўлдирилади. Юкларни бундай жўнатиш имконияти кўплаб мижозларга таклиф

**Марказий Осиё Республикаларида транспорт ва логистик хизматлар
кўрсатишда давлат корхоналарининг улуши (%да)²²**

Транспорт ва логистик хизматлар	Қозоғистон	Қирғизистон	Тожикистон	Ўзбекистон
Темир йўллар ташилмалари	100	100	100	100
Мунтазам ҳаво ташилмалари	350	100	100	100
Аэропортлар хизмати	40	100	100	100
Автойўл ташилмалари	20	50	30	25
Халқаро юк экспедиторлик хизмати	10	20	10	10

Манба: Центральная Азия: как увеличить выгоды от торговли посредством регионального сотрудничества сферах торговой политики, транспорта и таможенного транзита, ADB, 2006, стр. 59

Минтақада давлат автотранспорт корхоналари аксарияти хусусийлаштирилган бўлса ҳам, улар халқаро транспорт хизматлари бозоридаги рақобатга дош бера олмайди. Қиммат двигателлар ва қўшни давлатлар ҳудуди транзити билан боғлиқ қийинчиликлар йирик хорижий транспорт операторларига устунлик бериб, маҳаллий корхоналарнинг бу бозорга киришини қийинлаштирмоқда. Шу сабабли бу бозорда Туркия ва Эрон транспорт операторлари етакчилик қилмоқда. Аксинча, ички автомобил ташилмаларида эса кучли рақобат мавжуд. Бу ички бозордаги корхоналар аксарияти кичик корхоналар ва микрофирмалардир. Ички транспорт хизматлари нархи - иш ҳақи ва операцион харажатлар пастлиги, шунингдек, халқаро ташилмаларга мос келмайдиган ва хизмат сифати ҳам ёмон транспорт воситалари кўплиги туфайли нисбатан қиммат эмас.

этилади ва бу халқаро юкларни экспедициясида стандарт амалиётдир.

²² Центральная Азия: как увеличить выгоды от торговли посредством регионального сотрудничества сферах торговой политики, транспорта и таможенного транзита, ADB, 2006, стр. 59

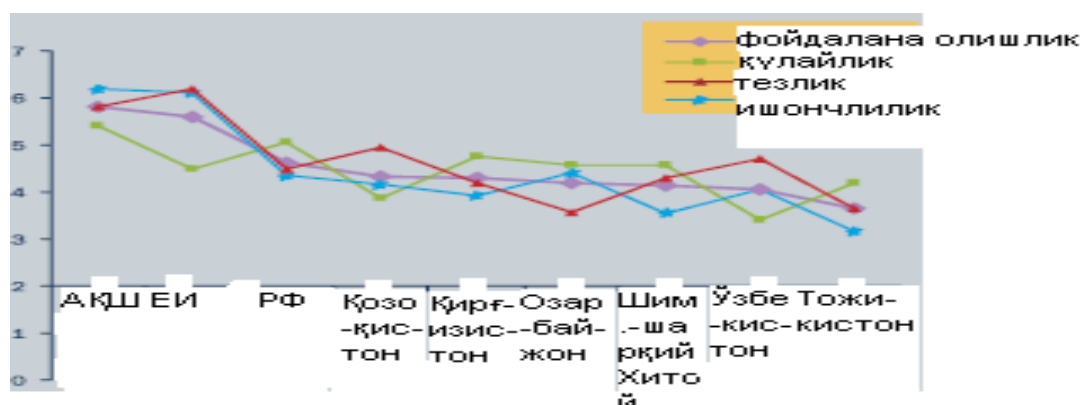
Авто транспортда юк ташилмаларида корхоналар шахсий транспорт воситалари улуши анча йирик. Жумладан, баъзи ҳисоб-китобларга кўра, ички авто ташилмалар Ўзбекистонда 80 % ва минтақанинг бошқа давлатларида 50% корхона хусусий транспортларда амалга оширилади. Транспорт қуввати юқори; бироқ, транспорт ва логистик хизматлар бозорларида оддий хизматлар улуши йириклиги минтақа давлатлари учун умумий ҳолдир. Хусусий транспорт улуши йириклиги эса ички транспорт бозори ривожланишига тўсқинлик қилади.

Бир неча турли (multimodal) транспорт операциялари сони чекланганлиги ва кичик ҳажмдаги халқаро ташилмалар қиймати юқорилигининг асосий сабаби - логистик инфратузилма ва хизматларнинг яхши ривожланмаганлигидадир. Минтақадаги ҳеч бир давлатда халқаро йўналишлардаги йирик ҳажмдаги юк ташилмаларини гуруҳлаб оладиган ва энг самарали транспорт воситаларида етказиб бера оладиган замонавий логистик маркази йўқ.²³ Халқаро логистик хизматлар кўрсатувчи компаниялар эса минтақавий бозор ҳажми кичиклиги, номақбул тартибга солиш муҳити ва коррупция туфайли бу минтақага киришдан “чўчишади”. Логистика инфратузилмасига эса БХИ ва логистик хизмат кўрсатувчи янги технологиялар кам кирган. Маҳаллий логистик корхоналар эса кичик ва юқори сифатли хизмат кўрсатишда уларнинг қуввати ва билими етарли эмас.

Осиё Тараққиёти Банки нинг 2004 йил охири 2005 йил бошларида савдо, транспорт ва тарнзит бўйича минтақавий ҳамкорлик доирасидаги тадқиқотларида логистик хизматлар “қулайлиги” таҳлил қилинди. Бунда халқаро ташилмалар ва савдо билан шуғулланадиган компаниялардан минтақа баъзи давлатлари логистик хизматлар “қулайлиги”ни фойдалана олишлик (нархи), тезлиги ва ишончлилигига кўра баҳолаш сўралди. Гарчи сўровда иштирок этган компаниялар сони чекланган бўлсада (минтақанинг ҳар давлатида ўртача 10 тадан), олинган натижалар минтақадаги логистик

²³ Жаҳон банки (2005)

хизмат АҚШ, ЕИ ва РФдагидан шу турдаги хизматлар “қулайлиги”дан анча орқада эканлигини кўрсатди:



2.2.3 - диаграмма. Марказий Осиё ва бошқа давлатларда логистик хизматлар қулайлиги

Манба: Центральная Азия: как увеличить выгоды от торговли посредством регионального сотрудничества в сферах торговой политики, транспорта и таможенного транзита, ADB, 2006, стр. 60

Изоҳ: логистик хизматлар “қулайлик” бали 1 ва 7 орасида баҳоланади. Балл қанча юқори бўлса, “қулайлик” ҳам шунча юқори бўлади.

Мазкур диаграммага кўра, минтақа давлатлари АҚШ ва ЕИ дан логистик хизматлар ишончлилиги бўйича анча орқада. Минтақа давлатларидан Қозоғистон ва Қирғизистон энг қулай бўлса, Тожикистон энг ноқулайдир.²⁴

2.3 Транспорт соҳасида минтақавий ҳамкорлик

Миллий транспорт тизимларининг мувофиқлаштирилган ҳолда ривожлантириш, норматив-ҳуқуқий асосларни соддалаштириш ва уйғунлаштириш, хорижий транспорт воситалари киришига ва транзитига кўмаклашиш, транспорт хизматлари савдосини эркинлаштириш, давлат темир йўллар ва ҳаво транспорт компанияларини реструктуризация қилиш борасида тажриба алмашиш ва ҳкз. кўринишида транспорт соҳасидаги ўзаро ва қўшни давлатлар билан ҳамкорлик минтақа давлатлари транспорт харажатлари ва ташиш вақтларини қисқартириб, етказиш вақтини аниқроқ

²⁴ Бу натижалар Ojala, Nanla, Queroz (2004)ларнинг ўхшаш тадқиқот натижаларига анча тўғри келади.

килган бўлар эди. Бу эса ўз навбатида, минтақа давлатларининг бошқа давлатлар билан савдо айланмасини кенгайтиришга, халқаро меҳнат тақсимоти ва унга боғлиқ қайта ишлаш саноати товарлари савдосида фаолроқ қатнашиш ҳамда экспорт товарлари таркиби ва географик тақсимотини диверсификация қилишга ёрдам берган бўлар эди. Шунингдек, хорижий транспорт воситалари транзитига кўмаклашиш минтақа давлатларининг янги кесма темир йўллар ва автомобил йўллари қуришдан озод қилиб, мавжуд транспорт тизимларини тиклаш ва техник хизмат кўрсатиш, уларни халқаро транспорт тизимлари интеграциясини мустаҳкамлашга кўпроқ маблағ ажратиш имконини беради. Натижада, Шарқий ва Жанубий Осиё ҳамда ЕИ ўртасида кенгая бораётган савдо учун “ер усти кўприги” га айланиши мумкин эди. Юқорида қайд этилган транспорт соҳасидаги минтақавий ҳамкорликка доир қуйидаги бир қанча лойиҳалар мавжудлигига қарамасдан, минтақа давлатлари ўртасида ҳам, минтақа ва қўшни давлатлар ўртасида ҳам транспорт соҳасида, хусусан, тартибга солиш масалаларидаги минтақавий ҳамкорликни қониқарли деб бўлмайди. Бунинг асосий сабаблари – сиёсий хоҳиш ирода йўқлиги, давлатлар ичида ҳамкорликнинг фойда ва зарарларини тақсимлашда ноаниқлик ва адолатсизлик, ҳамкорлик яхшиланишдан зарар кўрадиган гуруҳлар қаршилиги, кўплаб миллий ва минтақавий ташаббусларга тўлиб тошган битимларни амалга ошириш имконияти чекланганлиги; хорижий транспорт воситалари кириши ва транзитининг қийинлаштирувчи хавфсизлик тадбирларининг қўлланиши.

Яқинда МОМИХД аъзо давлатларлари транспорт тамоғини ривожлантириш минтақавий дастурига қўшилишди. Бу дастурда транспорт соҳасидаги минтақавий ҳамкорликнинг кенгайтиришнинг стратегик асосий йўналишларига асос солинди. Дастурнинг мақсади – МОМИХД транспорт алоқаларини яхшилаш ва ташқи йирик бозорларга эркин чиқиш, ташиши харажатларини қисқартириш, транспорт хизматларини яхшилаш ва минтақада трансчегаравий ва транзит ҳаракатига кўмаклашиш имконини берадиган интеграциялашган ва самарали транспорт тизимини

ривожлантиришдир. Дастурда қуйидаги 5та стратегик асосий йўналиш белгилаб олинган:

- Чегаралар орқали йўловчи ва юк оқимларин ҳаракатига кўмаклашиш учун трансчегаравий одамлар ва транспорт воситалари ҳаракати процедураси ва документациясини уйғунлаштириш ва соддалаштириш;

- транспорт компанияларига тенг шароит яратиш ҳамда транспорт хизматлари самарадорлиги ва сифатини оширишда кўмаклашиш мақсадида МОМИХД аъзо давлатларида транспорт тармоғи норматив ва ҳуқуқий асосларини уйғунлаштириш;

- МОМИХД аъзо давлатларидаги ишлаб чиқариш марказлари ва бозорларини боғловчи ва уларнинг қўшни минтақалар ва бозорларига киришини яхшиловчи минтақавий ва халқаро транспорт коридорларини ривожлантириш ва яхшилаш;

- хусусий сектор иштироки орқали транспорт хизматлари сифати ва самарадорлигини ошириш, корпоратив бошқаришни яхшилаш мақсадида темир йўллар транспортни реконструкциялаш ва модернизациялаш;

- минтақавий транспорт тизимларини ривожлантириш ва техник хизмат кўрсатиш мақсадида транспорт тармоғида молиялаштириш ва бошқарувни яхшилаш.

Дастурда юқорида келтирилган минтақавий транспорт тизимидаги муаммоларни аксариятини ҳал этиш ечимлари таклиф қилинмоқда. Шу сабабли, аъзо давлатлар уни тўлиқ амлага ошириш тадбирлари режасини батафсил ишлаб чиқиш, ижро этиш жуда муҳим. Бундан ташқари дастурга авиа транспорт билан боғлиқ масалалар ҳам киритилиши лозим. Шунингдек, дастурга аъзо давлатлар бир-бири ва бошқа давлатлар билан боғловчи алоҳида транспорт коридорлари асосида иқтисодий коридорларни ривожлантириш имкониятларини кўриб чиқиш лозим.²⁵ Бунда савдони

²⁵ Иқтисодий коридор концепцияси транспорт коридори концепциясининг кенгайтирилган шакли бўлиб, бир қанча аниқ географик зоналарда ўзаро бир-бирига боғлиқ бўлган ишлаб чиқариш, инвестиция ва савдони бир вақтда ривожлантиришни назарда тутди. Тўлиқроқ маълумот учун қarang: Zola & Abonji (2003)

ҳажмини ошириш ва асосий транспорт коридорлари бўйлаб минтақавий ишлаб чиқариш тармоғини яратиш имконини берадиган Дастурни амалга оширишда халқаро ташкилотлар минтақа давлатларига мақбул техника ва молиявий ёрдам бериб туришлари керак.

Миллий транспорт тизимларининг мувофиқлаштирилган ҳолда ривожлантириш, норматив-ҳуқуқий асосларни соддалаштириш ва уйғунлаштириш, хорижий транспорт воситалари киришига ва транзитига кўмаклашиш, транспорт хизматлари савдосини эркинлаштириш, давлат темир йўллар ва ҳаво транспорт компанияларини реструктуризация қилиш борасида тажриба алмашиш ва ҳкз. кўринишида транспорт соҳасидаги ўзаро ва қўшни давлатлар билан ҳамкорлик минтақа давлатлари транспорт харажатлари ва ташиш вақтларини қисқартириб, етказиш вақтини аниқроқ қилган бўлар эди. Бу эса ўз навбатида, минтақа давлатларининг бошқа давлатлар билан савдо айланмасини кенгайтиришга, халқаро меҳнат тақсимооти ва унга боғлиқ қайта ишлаш саноати товарлари савдосида фаолроқ қатнашиш ҳамда экспорт товарлари таркиби ва географик тақсимоотини диверсификация қилишга ёрдам бериб, ташқи савдога иштирокидан фойдани орттириб, у билан боғлиқ харажатларни қисқартирган бўлар эди. Шунингдек, хорижий транспорт воситалари транзитига кўмаклашиш минтақа давлатларининг янги кесма темир йўллар ва автомобил йўлларини қуришдан овоз қилиб, мавжуд транспорт тизимларини тиклаш ва техник хизмат кўрсатиш, уларни халқаро транспорт тизимлари интеграциясини мустаҳкамлашга кўпроқ маблағ ажратиш имконини беради. Натижада, Шарқий ва Жанубий Осиё ҳамда ЕИ ўртасида кенгая бораётган савдо учун “ер усти кўприги” га айланиши мумкин эди. Шу тарзда, транспорт соҳасидаги минтақавий ҳамкорликнинг Марказий Осиё давлатлари учун фойдаси анча йирик.

Транспорт соҳасидаги минтақавий ҳамкорликка доир бир қанча ташаббуслар мавжуд бўлиб, уларнинг кўпларига минтақа давлатлари ҳам

жалб этилган. Жумладан, транспорт ифратузилмасига доир учта йирик лойиҳадан ташқари, бошқа яна тшрттқ лойиҳаларни ҳам қайд қилиш жоиз:

Биринчидан, аъзо давлатлардаги транспорт хизматларини ривожлантириш ҳамда ўзаро ва бошқа давлатлар билан транспорт алоқаларини такомиллштириш мақсадида Марказий Осий Мамлакатлари Иқтисодий Ҳамкорлик Дастури доирасида Транспорт тармоғи бўйича Мувофиқлаштирувчи қўмита тузиш;

Иккинчидан, Осий Тараққиёт Банки (ADB) томонидан қўллаб-қувватладиган Марказий ва Жанубий Осий транспорт ва савдо форумини фаол ўтказиб туриш. Бу форумда Афғонистон, Эрон, Покистон, Тожикистон, Туркменистон ва Ўзбекистон иштирок этади. Мазкур форум Тожикистон, Туркменистон ва Ўзбекистонни Афғонистон орқали Араб денгизи ва Форс кўрфази портлари билан боғлайдиган автомобил коридори орқали товарлар ва транспорт оқимларининг ҳаракатига кўмаклашади;

Учинчидан, транспорт соҳаси Қозоғистон, Қирғизистон, Хитой Халқ Республикаси, Россия Федерацияси, Тожикистон ва Ўзбекистондан иборат Шанхай Ҳамкорлик Ташкилоти диққат марказидаги соҳлардан биридир;

Ва ниҳоят, транспорт БМТнинг Марказий Осий давлатлари учун махсус Дастури доирасида Озарбайжон, Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон, Туркменистон ва Ўзбекистон ўртасидаги минтақавий ҳамкорликнинг асосий йўналишларидан биридир.

Юқорида қайд этилган қуйидаги бир қанча лойиҳалар мавжудлигига қарамасдан, минтақа давлатлари ўртасида ҳам, минтақа ва қўшни давлатлар ўртасида ҳам транспорт соҳасида, хусусан, тартибга солиш масалаларидаги минтақавий ҳамкорликни қониқарли деб бўлмайди. Бунинг асосий сабаблари – сиёсий ҳохиш ирода йўқлиги, давлатлар ичида ҳамкорликнинг фойда ва зарарларини тақсимлашда ноаниқлик ва адолатсизлик, ҳамкорлик яхшиланишдан зарар кўрадиган гуруҳлар қаршилиги, кўплаб миллий ва минтақавий ташаббусларга тўлиб тошган битимларни амалга ошириш

имконияти чекланганлиги; хорижий транспорт воситалари кириши ва транзитининг қийинлаштирувчи хавфсизлик тадбирларининг қўлланиши.

Яқинда МОМИХД аъзо давлатларлари транспорт тамоғини ривожлантириш минтқавий дастурига қўшилишди. Бу дастурда транспорт соҳасидаги минқавий ҳамкорликнинг кенгайтиришнинг стратегик асосий йўналишларига асос солинди. Дастурнинг мақсади – МОМИХД транспорт алоқаларини яхшилаш ва ташқи йирик бозорларга эркин чиқиш, ташиши харажатларини қисқартириш, транспорт хизматларини яхшилаш ва минтақада трансчегаравий ва транзит ҳаракатига кўмаклашиш имконини берадиган интеграциялашган ва самарали транспорт тизимини ривожлантиришдир. Дастурда қуйидаги 5 та стратегик асосий йўналиш белгилаб олинган:

- Чегаралар орқали йўловчи ва юк оқимларин ҳаракатига кўмаклашиш учун трансчегаравий одамлар ва транспорт воситалари ҳаракати процедураси ва документациясини уйғунлаштириш ва соддалаштириш;

- транспорт компанияларига тенг шароит яратиш ҳамда транспорт хизматлари самарадорлиги ва сифатини оширишда кўмаклашиш мақсадида МОМИХД аъзо давлатларида транспорт тармоғи норматив ва ҳуқуқий асосларини уйғунлаштириш;

- МОМИХД аъзо давлатларидаги ишлаб чиқариш марказлари ва бозорларини боғловчи ва уларнинг қўшни минтақалар ва бозорларига киришини яхшиловчи минтақавий ва халқаро транспорт коридорларини ривожлантириш ва яхшилаш;

- хусусий сектор иштироки орқали транспорт хизматлари сифати ва самарадорлигини ошириш, корпоратив бошқаришни яхшилаш мақсадида темир йўллар транспортни реконструкциялаш ва модернизациялаш;

- минтақавий транспорт тизимларини ривожлантириш ва техник хизмат кўрсатиш мақсадида транспорт тармоғида молиялаштириш ва бошқарувни яхшилаш.

Дастурда юқорида келтирилган минтақавий транспорт тизимидаги муаммоларни аксариятини ҳал этиш ечимлари таклиф қилинмоқда. Шу сабабли, аъзо давлатлар уни тўлиқ амлага ошириш тадбирлари режасини батафсил ишлаб чиқиш, ижро этиш жуда муҳим. Бундан ташқари дастурга авиа транспорт билан боғлиқ масалалар ҳам киритилиши лозим. Шунингдек, дастурга аъзо давлатлар бир-бири ва бошқа давлатлар билан боғловчи алоҳида транспорт коридорлари асосида иқтисодий коридорларни ривожлантириш имкониятларини кўриб чиқиш лозим.² Бунда савдони ҳажмини ошириш ва асосий транспорт коридорлари бўйлаб минтақавий ишлаб чиқариш тармоғини яратиш имконини берадиган Дастурни амалга оширишда халқаро ташкилотлар минтақа давлатларига мақбул техника ва молиявий ёрдам бериб туришлари керак.

2.4 Божхона транзити соҳасида минтақавий ҳамкорлик

TIR – тизимидан фойдаланиш билан боғлиқ доимий харажатлар юқорилиги²⁶ ва миллий автомобил транзит тизимлари билан боғлиқ ўзгарувчан харажатлар юқорилигидан, минтақа давлатлари минтақа ичидаги авто транспортлари божхона транзитида қўллайдиган ҳамда TIR ва миллий транзит тизимларидан арзонроқ минтақавий транзит тизимини татбиқ қилишга уринмоқда. Шу мақсадда минтақа давлатлари МДХнинг бошқа давлатлари билан биргаликда “МДХ ҳудудида транзит бўйича Битим”ни имзолади. Иқтисодий Ҳамкорлик Ташкилоти (ИХТ) доирасида минтақа

²⁶ TIR –карнет китобчаси бўйича халқаро товар ташувида божхона конвенциясига асосланган халқаро транзит транзит тизими TIR куйидаги 2 тамойилга асосланганидан домий харажатлари анча юқори:

1. TIR тизимидан фойдаланишни хоҳлаган ташувчи TIR конвенциялари талабларига жавоб берадиган юк машинасига эга бўлиши ёки ижарага олиши шарт ва уларни ҳар икки йилда 1 марта сертификатлаб туриши керак. Бунинг устига ЕИга киришда ушбу транзит тизимидан фойдаланувчилар юк машиналардан чиқадиган газлар Иттифок техник талабларига жавоб бериши шарт. Шу тарзда, TIR тизимидан фойдаланиш учун юк ташувчилар ЕИларида ишлаб чиқарилган қиммат юк машиналарни сотиб олишлари ёки ижарага олишлари шарт (Масалан, ЕВРО-3 синфига мансуб автомашиналар 70,000 АҚШ долл., ЕВРО-5 эса 100,000 АҚШ доллари атрофида).

2. TIR тизимига киришни назорат қилувчи миллий ассосация тизими ўз доирасида бериладиган кафолатни қоплашга етарли суғуртага эга бўлиш шарт. Бундай суғуртанинг қиймати аъзолар-транспорт комиссияларининг турли хил тўловлари, жумладан, аъзолик ва бадаллар ҳисобига қоплайди. Бироқ минтақа стандартлари бўйича кафолатланадиган сумма юқорилигидан, суғурта қиймати ҳам юқори. Бундай транзит операцияларида кафолат талаб қиладиган солиқлар ва божлар қиймати TIR тизимидаги кафолат қийматидан анча кам.

давлатлари Эрон, Покистон, Туркменистон ва Туркия билан биргаликда транзит савдо бўйича битимни имзолашди. Мазкур битимдан мақсад – имзолаган 2 та давлат ўртасида давлат ҳудуди ташқи божхона транзити зарур ҳолда савдога қўмаклашиш. Озарбайжон, Қозоғистон, Қирғизистон ва Тожикистон Республикалари, Афғонистон, Эрон, Покистон, Туркменистон ва Туркия билан ҳамкорликда ИХТ доирасида шу давлатлар ҳудудидан ўтадиган баъзи йўналишлар божхона назоратини енгиллаштиришга қаратилган транспорт транзити тўғрисида доИравий битим имзолашди. ЕвроОИХ доирасида эса Қозоғистон, Қирғизистон, РФ ва Белоруссия билан ҳамкорликда Божхона Иттифоқига аъзо давлатлар ҳудуди орқали транзит тўғрисида битим имзолашди. Қозоғистон ва Қирғизистон эса ХХДР ва Покистон билан биргаликда минтақавий транзит тўғрисида битим имзолашди. Қозоғистон эса Грузия, Ўзбекистон, Қирғизистон билан, Қирғизистон эса Тожикистон билан транзит тўғрисида иккитомонлама битими имзолашган.

Бироқ минтақадаги божхона транзитини енгиллаштиришда бу битимларнинг самараси бир нечта сабабларга кўра унчалик сезилмади. Жумладан, доИравий битимни ҳам 6 та давлатдан 5 таси ратификация қилган бўлса ҳам кучга кирмади. Минтақадаги энг асосий транзит давлати бўлган Ўзбекистон уни ҳатто имзолагани ҳам йўқ; МДХ ва ЕвроОсиё ИХ ташкилоти доирасидаги битимларда божхона транзитига кафолат бериш муаммоси ҳал этилмаган. ИХТнинг транзит савдоси ҳамда Ўзбекистон ва Қозоғистон ўртасидаги иккитомонлама транзити битими кучга кирган бўлсада, ҳалигача амалга оширилмаяпти. Қозоғистон ва Қирғизистон ўртасидаги иккитомонлама транзит битими Қозоғистон ҳудудидан ўтадиган Қирғизистон юк ташувчилари ўз давлати божхона хизматига банк кафолатини тақдим этади; у эса ўз навбатида Қирғизистон юк машиналарига Қозоғистон ҳудудидан божхона ҳамроҳлигисиз кесиб ўтиш имконини берувчи кафолат хатини беради. Бироқ минтақада банк кафолати жуда қиммат ва унга молиявий ҳолати яхши йирик ташувчиларгина эриша олади.

Шу сабабли, минтақа ва унга қўшни давлатлар учун кичик масофаларда автомобил божхона транзити самарали ва нисбатан арзонроқ минтақавий транзит тизимини жорий этиш зарурияти сақланиб қолмоқда. Бундай тизимга TIR тизими моделини асос қилиб олиш мумкин ва унинг асосий жиҳатлари қуйидагилардан иборат бўлиши лозим:

1. Тизим транзити бўйича минтақавий битимга асосланиши керак. Бундай битимни барча иштирокчи давлатлар божхона хизматлари қўллаб - қувватлаши ва транспорт компаниялари билан консултиватив жараён орқали тайёрлаш лозим.

2. Минтақавий назорат органи иштирокчи давлатларда тизимларни амалга оширишни назорат қилиб бериши лозим. Бундай органни алоҳида орган сифатида ёки мавжуд ташкилот доирасида ёки минтақавий ҳамкорлик дастури доирасида тузиш мумкин.

3. Товарларни божхонадан хавфсиз транспорт воситасида ташилиш керак, бироқ бундай воситага талаблар TIR тизимидаги талабларга нисбатан энгилроқ бўлиши лозим (уни сертификатлаш ҳам).

4. Миллий кафолатлаш органи ҳар бир иштирокчи давлатнинг тизимга киришини назорат қилиши лозим. Мавжуд ташкилотлардан бири (масалан, миллий юк ташувчилар ассоциацияси) ўзига бундай органнинг вазифасини олиши мумкин.

5. Транзит вақтида “тўланмаслик хавфи” бўлган божлар ва солиқлар “занжирли кафолат” ёрдамида қопланиши лозим. Бу, масалан, миллий кафолатлаш органи берадиган ва суғурта компанияси қўллаб-қувватлайдиган суғурта кафолати ҳам бўлиши мумкин. Бунда суғурта компанияларига транзит юкларини суғурталашга рухсат берадиган минтақа давлати миллий қонунчилигига зарурий қўшимча ва ўзгартиришлар киритиш лозим. Кафолатни арзонлаштириш учун эса кафолат доирасидаги энг катта тўловни TIR тизимидагидан пастроқ қилиб ўрнатиш керак.

6. Товарларни жўнатувчи давлат кафолатлаш органи берадиган транзит ҳужжатлари; ҳамда жўнатувчи, транзит ва қабул қилиб олувчи давлатлардаги

божхона назоратига зарур ҳужжатлар билан бирга ташилиши лозим. Бу ҳужжат ҳамроҳлик қилаётган товарнинг минтақавий транзит тизими доирасида суғурта кафолати билан қопланганлигини тасдиқлайди.

7. Жўнатувчи давлатдаги божхона назорати тадбирлари транзит ва қабул қилувчи давлатларда ҳам тан олиниши лозим.

Бундай минтақавий транзит тизимининг ҳам доимий харажатлари (транспорт воситаларига қўйиладиган тадаблардан яхшироқ), ҳам ўзгарувчан харажатлари (битта суғурта кафолати барча транзит ташилмаларини қоплайди) унчалик қиммат эмас. Агар иштирокчи давлатлар ўз чегара пунктларида мазкур транзит тизимидан фойдаланиб ташиётган транспорт воситалари учун алоҳида ўтиш йўли ҳозирласа, бу тизим фойдаси яна ҳам ортиши мумкин.

Бундай минтақавий транзит тизимини яратишда ҳам минтақа давлатлари, ҳам қўшни давлатларнинг биргаликда ҳаракат қилишлари лозим. Тизимнинг кўплаб элементлари, жумладан, транспорт воситаларини сертификатлаш механизми ва миллий кафолатлаш органлари сифатидаги таркиблар ҳозирда минтақада минтақада ва қўшни давлатларда мавжуд. Бироқ бу элементларни ягона самарали минтақавий транзит тизимига бирлаштириш учун сиёсий хоҳиш-ирода етарлича эмас. Шу сабабли, бу тизимни яратиш учун халқаро ташкилотлар техник кўмаги, автотранспорт ёрдамида экспорт-импорт қилувчи фирмалар, бу тизимдан фойда кўриши мумкин бўлган маҳаллий транспорт корхоналари ва бошқалар томонидан қўллаб-қувватлаши лозим. Кўптомонлама битимларнинг имзоланишидаги қийинчиликларни ҳисобга олиб, бу тизимга ўтишдаги оралиқ босқич сифатида бир нечта иккитомонлама транзит тизимларини ташкил этиш мумкин. Бунда бу иккитомонлама тизимларнинг асосий жиҳатлари TIR тизими асосланган тамойилларга мос ва ўхшаш бўлиши керак.

3-БОБ. МАРКАЗИЙ ОСИЁДА ТРАНСПОРТ ТИЗИМИ РИВОЖ - ЛАНИШИНИНГ УСТУВОР ЙЎНАЛИШЛАРИ

3.1 Марказий Осиёда транспорт тизими: ривожланишнинг хусусиятлари ва устувор йўналишлари

Давлатлар ўртасида транспорт алоқаларини ривожлантириш – халқларни бирлаштириш, иқтисодиётларни ривожлантириш, ҳазора ва маданиятлар ўзаро бойишининг асрлар мобайнидаги асосий воситаларидан бири бўлиб, бу жараён пировардида инсоният тараққиётининг ўзаро уйғунликда ривожланишига йирик таъсир кўрсатди.

Ҳар қандай давлат иқтисодий ва ижтимоий инфратузилмаси ривожланиш истикболлари кўп жиҳатдан транспорт коммуникациялари ривожланганлик даражасига боғлиқ. Буюк Ипак Йўли марказида, Шарқ ва Ғарб ҳазоралари давлатларини боғловчи халқаро карвон йўллари кесишган йўлда жойлашган Марказий Осий минтақаси учун бу тасдиқ жуда ҳам ўринли.

Бундан ташқари минтақадаги ҳар бир давлатнинг миллий транспорт тизимини ривожлантириш ва транзит салоҳиятидан фойдаланиш борасидаги сиёсатига ички иқтисодий хусусиятлари, табиий бойликлар имкониятлари, ташқи алоқалар ва геосиёсий жиҳатлари таъсир қилади.

Жумладан, Қозоғистон транспорт стратегиясини иқтисодий географик ва сиёсий омиллар белгилайди. Қозоғистон иқтисодиётида энергетика тармоғининг ўрнини ҳисобга олган расмий Остона қувур ўтказиш тармоғи экспорти, Каспий денгизи порт инфратузилмасини ривожлантиришга интилмоқда. Жаҳон иқтисодиётидаги энг жадал суръатларда ўсаётган ҳамда турли хил хом-ашё ва маҳсулотларнинг йирик ишлаб чиқарувчиси ва истеъмолчиси бўлган Хитой ва РФ билан умумий узун чегарага эгалигидан Қозоғистон иқтисодиёти учун транзит магистраллар – авто ва темир йўлларни ривожлантириш муҳим аҳамият касб этади.

Ўзбекистон учун энг муҳим масала - ўз транзит салоҳиятидан максимал фойдаланишдир. Зеро, бу мамлакатнинг 20дан ортиқ муҳим минтақавий ва

минтақалараро йўналишлар кесиб ўтсада, жаҳон океани портларига чиқиб бориши учун энг камида 2 та давлат ҳудудидан кесиб ўтиш муаммоси ҳам ҳал қилингани йўқ:

3.1.1- жадвал.

Ўзбекистоннинг Жаҳон бозорига чиқиш бўйича муқобил транспорт йўлаклари²⁷

Йўналиш порти	Транспорт тури	Транзит мамлакатлар	Бозорлар
Рига порти	Темир йўл	қозоғистон, Россия, Латвия	Болтиқбуйи мамлакатлари, Шимолий Европа, Жанубий ва Шимолий Америка
Ильичевск порти	Темир йўл	Қозоғистон, Россия, Украина	Жанубий Европа, Узоқ Шарқ Жанубий ва Шимолий Америка
Санкт-Петербург	Темир йўл	Қозоғистон, Россия	Болтиқ буйи мамлакатлари, Шимолий Европа, Жанубий ва Шимолий Америка
Брест/Чоп	Темир йўл	Қозоғистон, Россия	Шарқий ва /арбий Европа
Дружба	Темир йўл	Қозоғистон	Хитой, Жанубий Шарқий Осиё
Петровск - Забайкальск	Темир йўл	Қозоғистон, Россия	Хитой, Жанубий Шарқий Осиё ва Япония
Находка порти	Темир йўл	Қозоғистон, Россия	Хитой, Жанубий Шарқий Осиё, Япония, Шимолий ва Жанубий Америка
Поти порти	Темир йўл, паром, автотранзит	Туркменистон, Озёрбайжон, Грузия	Жанубий Европа, Узоқ Шарқ, Жанубий ва Шимолий Америка
Мерсин/Бандар-Аббас портлари	Автомобиль	Туркменистон, Эрон	Узоқ Шарқ, (Ҳиндистон ва Покистонга ҳам), Жанубий Америка
Мерсин/Бандар-Аббас	Темир йўл	Туркменистон, Эрон	Узоқ Шарқ, Ҳиндистон, Покистон, Жанубий Америка

Шу сабабли, Ўзбекистон сиёсати ўз хусусиятлари ва олдига қўйган мақсадларига кўра Марказий Осиёдаги энг мураккаб сиёсатдир. Чунки унда ҳам ички, ҳам ташқи иқтисодий алоқалар, ҳамда минтақа давлатлари ва

минтақадаги йирик кучлар билан ўзаро боғлиқ геосиёсий алоқалар тўплами жамланган.

Туркменистон транспорт сиёсати ҳам кўп жиҳатдан Қозоғистонникига ўхшаш. У миллий хом-ашё (газ), турли хил саноат ва қишлоқ хўжалиги маҳсулотлари экспортини таъминлаш, шунингдек, транзит юк оқимларини жалб этишга шарт шароит ҳозирлашга қаратилган.

Қирғизистон ва Тожикистон транспорт стратегиялари ўзига хос жиҳатларга эга. Бу давлатлар мураккаб тополик тузилишга эга: улар ҳудудларидаги баланд тоғлиқлар шундай жойлашганки, улар нафақат минтақанинг бошқа давлатлари билан, балки ички маҳаллий бозорлар ўртасидаги транзит алоқаларни ҳам қийинлаштиради. Шу сабабли, бу иккала давлат коммуникацион имкониятларни кенгайтириш, уларни олдиндан минтақанинг бошқа давлатлари билан боғлаб турган мавжуд магистралларни техник таъмирлаш ва янги транспорт коридорларини яратиш ҳисобига жаҳон бозорларига кириб боришни иложи борица диверсификациялаши лозим.

Шунингдек, минтақа транспорт салоҳиятини ривожлантиришга геосиёсий омиллар (хоссатан, қувур – ўтказиш транспортида) ҳам жиддий таъсир кўрсатади. Жаҳон энергетика бозорида рақобат ортиб бораётганидан, кўплаб ривожланган давлатлар минтақа давлатларига – угводородлар етказиб берувчиларни ўзига қаратиб олишга интилишмоқда (нефть ва газ қувурларини ўтказиш орқали).

Минтақа давлатлари экспорт таркибини ўзгартириш билан бир қаторда темир йўл ва автомобил йўлларини ривожлантиришга жиддий эътибор беришмоқда. Зеро, экспортдаги хом – ашё улушини камайтириш мақсадида хорижий инвесторларни жалб этиш учун транспорт инфратузилмасини яхшилаш лозим (чунки экспорт ва импорт операциялари ҳамда транзит имкониятлари кенгаяди).

Минтақа давлатлари коммуникацион йўналишда кўплаб ютуқларга эришган бўлсада, улар янги транспорт коридорларини яратишни фаол давом

²⁷ Муаллиф томонидан тузилган

этиришмоқда. Бунда асосий этибор – ЕИ – РФ - Яқин Шарқ йўналишида, ва айниқса, Каспий денгизи, унинг Шарқий қирғоқларига алоқадор исттиқболли лойиҳаларга берилмоқда. Улар ҳам миллий транспорт стратегиялар доирасида, (Қозоғистон ва Туркменистон), ҳам “Шимол - Жануб” каби давлатлараро лойиҳалар доирасида ҳам ривожлантирилмоқда.

Каспий йўналишида асосий урғу порт инфратузилмасини модернизациялаш ва қувватини оширишга берилмоқда. Масалан, Қозоғистонда 2006 йилда бошланган ва 2012 йилда ниҳоясига етадиган миллий денгиз транспортини ривожлантириш бўйича 860.8 млн. АҚШ долларлик Дастур натижасида мамлакат асосий савдо порти – Ақтовнинг юк ўтказиш имкониятлари йиллик 23 млн. тн. га етади. Ўз навбатида Туркменистон ҳам Туркманбаши портини 4 млн. АҚШ долларига реконструкция ва модернизация қилди. 2007 йилда Техронда бўлиб ўтган Каспийбўйи давлатлари II саммитида Туркменистон, Қозоғистон ва Эрон Каспий денгизи шарқий қирғоғи бўйлаб “Шимол - Жануб” йўналишида темир йўл ва автомобил йўллари куриш учун 3 томонлама битим имзолашди. Бундай темир йўл бир вақтнинг ўзида 2 йўналишда – Жанубга, Эрон Каспийбўйи провинцияларига “Узен – Гизилгая – Берекет – Этрек – Гурган” йўналишида ва Шимолга, РФ темир йўл кесишмасигача олиб борилади. Натижада, ЕИ-Каспий бўйи-Форс кўрфази транспорт коридори шаклланади.

Қозоғистон ва Туркменистоннинг мазкур тадбирлар нафақат ўзларининг, балки минтақа бўйича қўшни давлатлар РФ, Ҳиндистон ва Эроннинг транспорт ва геосиёсий манфаатларига мос келади. Шунингдек, бу янги транспорт лойиҳалари Ўзбекистон манфаатларига мос. Чунки бу РФ-ЕИ йўналишидаги ташилмаларни диверсификациялаш имконини беради.

Каспий минтақасида транспорт лойиҳалари ривожидан АҚШ ва ЕИ ҳам манфаатдор. Бироқ улар “Шимол-Жануб” йўналишини эмас, балки Жанубий Кавказ-Туркия-ЕИ йўналишидаги ТРАСЕКА, транскаспий нефть қувури,

Транскаспий газ қузури каби лойиҳаларни афзал кўришади. Бундан асосий мақсади – “энергетик коридор” яратишдир.

Минтақада янги стратегик муҳим йўналиш Марказий Осиё-Афғонистон-Эрон йўналишига ҳам катта умид билдирмоқда. 2003 йилда Ўзбекистон, Эрон ва Афғонистон ҳукуматлари умумий масофа 6,500 кмлик Трансафғон халқаро транспорт коридори бўйича битим имзолашди. Бу битим қуйидаги асосий йўналишлари кўрсатилган:

1. Чохбаҳор-Молик-Дилором-Ҳирот-Шофиркон-Мозори Шариф-Термиз-Тошкент йўналиши;
2. Бандар Аббос-Доғарун-Ҳирот-Шофиркон-Мозори Шариф-Термиз-Тошкент;
3. Бозирғон-Техрон-Машҳад-Доғарун-Ҳирот-Шофиркон-Мозори Шариф-Термиз-Тошкент²⁸

Мазкур коридор Ўзбекистонга минтақадаги асосий транспорт коридорлари туташган жой сифатидаги мавқеини мустаҳкамлаб, минтақа давлатларининг Форс кўрфази портларига ва Туркия йўналишига чиқиш бўйича қўшимча йўллар яратиш имконини беради.

Тожикистон транспорт стратегиясида эса Ҳинд океани портларига чиқишни диверсификация имконини берадиган Афғонистон - Эрон - йўналиши муҳим аҳамиятига эга. Масалан, АҚШ ҳукуматининг 37 млн. долларлик молиявий кўмаги билан мамлакатни Панж дарёси орқали Афғонистон билан боғлайдиган кўприк қурилди. Натижада, кўприк ишга тушгандан сўнг 300 тонналик юкни дарёдан олиб ўтиш харажати 2,000 дан 200 АҚШ долларига тушди.²⁹

Бундан ташқари Тожикистон ҳукумати мамлакатнинг шимолий ва жанубий қисмларини бирлаштирувчи ҳамда мамлакатни Эрон ва Афғонистон, шунингдек, минтақа давлатларининг Хитой ва Покистон ўртасидаги ташилмаларининг транзит пунктига айлантириш мақсадида бир

²⁸ www.uztranscom.uz/about/investment_program

²⁹ www.afghanistan.ru

қанча туннеллар қурмокда. Масалан, 2006 йил июлда очилган Анзот туннели Хўжанд ва Душанбе ўртасидаги масофани 60 кмга, йўл вақтини эса 5 соатга қисқартиради.

Шу ўринда Форс кўрфази ва Ҳинд океани портларига, шунингдек, Туркия ва ЕИ бозорларига чиқиш йўлида муҳим коридор бўладиган Эронни ҳам қайд этиш лозим. Эрон транспорт алоқаларининг аҳамияти ортиши қуйидаги омиллар билан изоҳланади. Аввало, расмий Техрон ҳар хил темир йўллар ва автомобил йўллари, порт инфратузилмаси, транзит истикболини ҳисобга олган мазкур инфратузилмага йирик инвестициялар киргизмокда. Иккинчидан, Эроннинг етакчи минтақавий транспорт коридорига айланишида геосиёсий ҳолат – Афғонистондаги нобарқарорлик туфайли минтақа давлатлари унинг ҳудудидан Покистон портларига етиб бора олмаслиги ҳам таъсир қилди.

Сўнги вақтларда хорижлик юк ташувчиларга транзит операциялари вақтида Эрон ҳудудидан кенгроқ фойдаланиш имконини берадиган яъни транспорт коридорлари ва инфратузилма объектларини қуришга Эрон ҳукумати жиддий киришди. Масалан, Эрон ва Афғонистон ўртасида 2004 йилда “Малик” кўприги очилиши, Чоҳбаҳор океани портини, Каспий бўйи портларини (Неко, Энзели, Ноушаҳар ва Амиробод)ни ривожлантириш, Тошкент ва Бандар-Аббос ўртасидаги масофани 800 км.га қисқартирадиган “Вафқ-Бандар Аббос” темир йўллар тармоғи қурилиши ва ҳкз. шулар жумласига киради.

Истикболда Марказий Осиё салоҳиятига ижобий таъсир кўрсатадиган бир қанча Эрон объектлари ишга туширилиши кутилмокда (Масалан, Эрон ва Покистон темир йўллар тизимини бирлаштирувчи “Бан-Зоҳидан” темир йўллар тармоғи). Шунингдек, Эрон иштирокида “Бан-Зоҳидан”га уланган “Кветта-Тафтан” Покистон темир йўллар магистрали модернизация қилинади. Натижада, Марказий Осиё ва Покистон юк ташувчилари ўзаро

ташилмаларни Эрон ҳудуди орқали темир йўлларда ташиш имконига эга бўлишади.³⁰

Шунингдек, минтақа давлатлари Хитой билан боғлайдиган ҳамда Яқин Шарқ ва ЕИ йўналишидаги Хитой экспорт юklarининг асосий қисмини Марказий Осиё магистралига оғдириб олиш имконини берадиган янги транспорт йўналишлари яратишга интилишмоқда. Жумладан, қурилиш тўғрисида 1997 йилдаёқ меморандуми имзоланган Ўзбекистон-Қирғизистон-Хитой темир йўллар лойиҳаси ҳали ишга тушмаган бўлсада, истикболда ундаги йиллик ташилмалари ҳажми 17-20 млн.тн.га етиши мумкин.

Умуман, минтақада транспорт тизимининг ривожланиш хусусиятлари ҳамда минтақа давлатларининг ўз коммуникацион имкониятларини кенгайтириш борасидаги тадбирларнинг таҳлил қилсак, истикболда Марказий Осиё инфратузилмаси ҳалваро юк ташилмалри орқали янада кенгроқ амалга оширилади. Бунда албатта, минтақанинг қўшни давлатлари билан юк ташилмалари иқтисодий ва сиёсий алоқаларни ривожлантиришдаги алоқалари муҳим аҳамият касб этади.

3.2. Транспорт ва божхона транзити соҳаларида минтақавий ҳамкорликнинг минтақа давлатларига таъсири

Олдинги бобларда минтақа давлатлари савдо сиёсати, транспорт ва божхона транзити соҳаларидаги минтақавий ҳамкорликдан йирик фойда кўриш келтирилди. Масалан, ЖСТга аъзо бўлиб, жаҳон пахта савдосига жиддий тўсиқ бўлаётган ривожланган давлатлар субсидияларини бартараф этиш бўйича коалицияга кирса, бу субсидиялар камайтирилишига эришишлари мумкин. Бу эса ўз навбатида, пахта жаҳон нархини ошириб, минтақа давлатлари пахта экспортидан даромадини ошириш мумкин. Шунингдек, бундай ҳамкорлик минтақа давлатлари транспорт харажатларини қисқартириб, ҳақаро юк ташилмалари вақтини қисқароқ ва аниқроқ қилиши мумкин. Натижада, минтақа давлатлари ташқи савдоси кенгайиб, халқаро ишлаб чиқариш тармоқлари ва унга боғлиқ қайта ишлаш

³⁰ www.iran.ru

саноати маҳсулотлари савдосида фаолроқ қатнашиши ва экспорт таркибини географик тақсимотини диверсикациялашга ёрдам беради. Пахта экспорти кенгайиши ва умуман ташқи савдо кенгайиши эса жамият фаровонлигини ошириб, минтақадаги иқтисодий ўсишни рағбатлантиради. Савдони диверсикациялаш эса минтақа давлатларининг жаҳон нархларидаги тебранишларга, савдо ҳамкорларининг импортга талаби ўзгаришларига ва уларнинг протекционистик тадбирларига қарамлигини камайтиради.

Ушбу бўлимда транспорт ва божхона транспорт соҳаларидаги минтақавий ҳамкорликнинг минтақа давлатларига эҳтимолли таъсириларини миқдорий баҳолашнинг назарий асослари келтирилади. Жумладан, минтақа давлатларининг асосий экспорт маҳсулотларининг жаҳон нархини ҳамкорлик доирасида ошириш, транспорт харажатларини қисқартириш, шунингдек, тарифларнинг 50%лик камайтирилишининг натижалари ҳамкорлик натижалари билан қиёсланади:

Бунда, аввало, ҳамкорликнинг кенгайтирилиши миллий иқтисодий тармоқларда ички ички савдо – транспорт устамаси³¹га ва ташқи харажатларига қандай таъсир қилишининг ҳисоблаш зарур. Ҳисоб-китобларни 3-босқичда олиб бориш лозим:

Биринчидан, ҳамкорлик ташқи транспорт харажатлари ва ички савдо транспорт устамасига таъсир қиладиган экспорт ва импортнинг тафовутларни ажратиб олиш лозим.

Иккинчидан, транспорт инфратузилмаси, транспорт тармоғи, норматив ҳуқуқий базаси, транспорт ва логистик хизматлар ҳамда транспорт тузилмалари яхшиланиши маҳаллий фирмалар ва танлаб олинган товарлар ташқи транспорт харажатларига ва ички савдо транспорт устамасига қандай таъсир қилишини ўрганиш мақсадида улар ўртасида сўров ўтказиш лозим.

³¹ Муайян тармоқдаги ички савдо-транспорт устамаси-ишлаб чиқарувчи олган ва истеъмолчи тўлаган нархлар ўртасидаги фарқ (агар товар бир давлат ичида ишлаб чиқарилса ва истеъмол қилинса, ишлаб чиқарувчи олган ва чегаралардаги нархлар ўртасида фарқ (экспортда), чегарадаги ва истеъмолчи тўлаган нархлар ўртасидаги фарқ (импортда). Ички савдо транспорт устамаси асосан мамлакат ичидаги транспорт харажатлари (жумладан, ушланиб қолгандаги йўқотилган вақт ҳақи)дан иборат

Учинчидан, сўровлар натижасида миллий тармоқлар ташқи транспорт харажатлари ва ички савдо устамасини камайишини баҳолаш лозим.

Таҳлил натижалари ҳамкорликнинг кенгайиши минтақа иқтисодиёти ижобий ривожланишига таъсир қилишини кўрсатиши лозим. Зеро, у экспорт товарларининг чегарадаги нархлари ортиб, импорт товарлиники эса камайиши натижасида ташқи савдо жадалроқ суръатларда кенгайишини кўрсатиши керак.

Шунингдек, таҳлил тарифларнинг ҳатто умумий 50% фоизига қисқартирилиши ҳам минтақадаги иқтисодий ўсишни сезиларли рағбатлантирмаслигини кўрсатиш лозим. Ҳамкорлик натижасида ташқи транспорт ва ички савдо-транспорт устамаси қисқариши тарифларнинг камайирилиши билан қиёсланганда бу яққолроқ кўзга ташланади. Зеро, минтақа давлатларининг кўпида тарифлар шундоқ ҳам паст ва импортга йирикроқ тўсиқ – транспорт харажатлари юқорилиги ва ташиш вақти ноаниқлигидир. Бунинг устига тарифларни пасайтирилиши туфайли иқтисодий ўсиш ҳам таъминланган аҳоли даромадига унчалик таъсир кўрсатмайди. Бунинг устига даромад ўсиши ҳам тенг кетмайди.

Олдинги бобларда минтақа далавлари савдо сиёсати, транспорт ва божхона транзити соҳаларидаги минтақавий ҳамкорликдан йирик фойда кўриш келтирилди. Масалан, ЖСТга аъзо бўлиб, жаҳон пахта савдосига жиддий тўсиқ бўлаётган ривожланган давлатлар субсидияларини бартараф этиш бўйича коалицияга кирса, бу субсидиялар камайирилишига эришишлари мумкин. Бу эса ўз навбатида, пахта жаҳон нархини ошириб, минтақа давлатлари пахта экспортидан даромадини ошириш мумкин. Шунингдек, бундай ҳамкорлик минтақа давлатлари транспорт харажатларини қисқартириб, ҳақаро юк ташилмалари вақтини қисқароқ ва аниқроқ қилиши мумкин. Натижада, минтақа давлатлари ташқи савдоси кенгайиб, халқаро ишлаб чиқариш тармоқлари ва унга боғлиқ қайта ишлаш саноати маҳсулотлари савдосида фаолроқ қатнашиши ва экспорт таркибини географик тақсимотини диверсикациялашга ёрдам беради. Пахта экспорти

кенгайиши ва умуман ташқи савдо кенгайиши эса жамият фаровонлигини ошириб, минтақадаги иқтисодий ўсишни рағбатлантиради. Савдони диверсикациялаш эса минтақа давлатларининг жаҳон нархларидаги тебранишларга, савдо ҳамкорларининг импортга талаби ўзгаришларига ва уларнинг протекционистик тадбирларига қарамлигини камайтиради.

Ушбу бўлимда транспорт ва божхона транспорт соҳаларидаги минтақавий ҳамкорликнинг минтақа давлатларига эҳтимолли таъсириларини миқдорий баҳолашнинг назарий асослари келтирилади. Жумладан, минтақа давлатларининг асосий экспорт маҳсулотларининг жаҳон нархини ҳамкорлик доирасида ошириш, транспорт харажатларини қисқартириш, шунингдек, тарифларнинг 50%лик камайтирилишининг натижалари ҳамкорлик натижалари билан қиёсланади

Бунда, аввало, ҳамкорликнинг кенгайтирилиши миллий иқтисодий тармоқларда ички ички савдо – транспорт устамасига ва ташқи харажатларига қандай таъсир қилишининг ҳисоблаш зарур. Ҳисоб-китобларни 3-босқичда олиб бориш лозим:

Биринчидан, ҳамкорлик ташқи транспорт харажатлари ва ички савдо транспорт устамасига таъсир қиладиган экспорт ва импортнинг тафовутларни ажратиб олиш лозим.

Иккинчидан, транспорт инфратузилмаси, транспорт тармоғи, норматив ҳуқуқий базаси, транспорт ва логистик хизматлар ҳамда транспорт тузилмалари яхшиланиши маҳаллий фирмалар ва танлаб олинган товарлар ташқи транспорт харажатларига ва ички савдо транспорт устамасига қандай таъсир қилишини ўрганиш мақсадида улар ўртасида сўров ўтказиш лозим.

Учинчидан, сўровлар натижасида миллий тармоқлар ташқи транспорт харажатлари ва ички савдо устамасини камайтишини баҳолаш лозим.

Ушбу ҳисоб-китобларни ОТБ томонидан ишлаб чиқилган “Умумий мувозанатнинг амалий модели” ёрдамида амалга ошириш мумкин. Шу ўринда моделга қисқача тариф бериб ўтсак: модел иқтисодиётдаги соҳаларни (умумлаштирилган ҳолда), давлатдаги маъмурий бўлинмаларни,

уй хўжаликларнинг барча турларини, ва давлатнинг асосий савдо ҳамкорларини ўзида бирлаштиради. Шу хусусиятларига кўра, модел давлатга минтақавий ҳамкорликнинг бевосита ва билвосита таъсирларини баҳолаш имконини беради. Шунингдек, модел ёрдамида умуман давлатнинг ўзига, ҳамда иқтисодиётнинг алоҳида соҳалари, маъмурий ҳудудлар ва аҳоли қатламларига таъсирини баҳолаш мумкин. Техник жиҳатдан эса модел тенгламалар тизими бўлиб, фирмалар ва уй хўжаликларининг товарлар ва ишлаб чиқариш омиллари бозорларига нарх орқали ўзаро фаолиятини кўриб чиқиш имконини беради. Товарлар ва ишлаб чиқариш омиллари нархлари асосий эндоген ўзгарувчи бўлиб, уларнинг ўзгариши талаб ва таклиф, ишлаб чиқариш, даромад ва тизимдаги бошқа ўзгарувчилар даражаси ва таркиби ўзгаришига олиб келади

Ҳозирги кунда Ўзбекистон ва Марказий Осиёнинг бошқа давлатлари денгизга чиқиш ва транзит эркинлиги принциpidан фойдаланишдаўз ечимини кутаётган муаммоларга дуч келмоқдалар. Бу муаммолар, **биринчидан**, ташқи иқтисодий алоқалар олиб боришда керак бўладиган савдо йўлларининг мавжуд эмаслиги; **иккинчидан**, минтақадаги транспорт инфратузилмасининг талабга тулиқ жавоб бермаслиги; **учинчидан**, минтақадаги давлатлар аъзо бўлган универсал ва минтақавий халқаро битимларга давлатлар тўлиқ риоя этмаётганлиги; **тўртинчидан**, транспорт хэражатларининг жуда юқорилиги билан боғлиқ,

Ҳозирги замон халқаро ҳуқуқ назарияси ва расмий доиралардаги қарашларда дунё океанидан фойдаланишда барча давлатларнинг тенг ҳуқуқлилиги эътироф этилиши билан бирга, Ўзбекистонга ўхшаган ички континентал давлатларга бевосита денгиз ва океанларга чиқиш имкониятларидан тенг фойдаланиш учун халқаро-ҳуқуқий имтиёзлар яратилиши таъкидлаб ўтилган.

Замонавий халқаро ҳуқуқий ҳужжатларда "ички континентал давлат" тушунчаси, унинг ҳуқуқий мақоми, денгизга чиқиш ва транзитдан ҳамда очик денгиз эркинлигидан фойдаланиш бораси-даги ҳуқуқлари мустаҳкамланган.

Жумладан, 1958 йилги "Очикден-гиз тўғрисида"ги Женева конвенциясининг 3-моддасида "денгиз қирғоғига эга бўлмаган давлат"³² тушунчаси келтирилиб, бундай давлатларнинг очик денгизга оид ҳуқуқлари кўрсатилган. Конвенциянинг 3-моддаси 1-бандида "денгиз қирғоғига эга бўлмаган давлатлар денгиз эркинлигидан қирғоқбўйи давлатлари билан тенг фойдаланишлари учун денгизга чиқа олишлари лозим", дейилади. Конвенцияда денгизга эркин чиқа олиш ҳуқуқи очик денгиз эркинлиги принциpidан бевосита келиб чиқувчи қоида сифатида кўриб чиқилади.

1965 йилги "Ички континентал давлатларнинг транзит савдоси тўғрисида"ги Нью-Йорк конвенциясининг 1-моддасида "ички континентал давлат"³³ тушунчасига таъриф берилган. Унга кўра, денгиз қирғоғига эга бўлмаган конвенцияга аъзо барча давлатлар шундай мақомга эга³⁴. Конвенция денгизга чиқа олмайдиган давлатларнинг денгизга эркин чиқиш муаммосини ойдинлаштиришга кўмаклашди. Ушбу Конвенциянинг 2-моддаси 1-бандига асосан, қирғоқбўйи давлати ўз ҳудуди орқали денгизга чиқадиган ички континентал давлатга эркин транзит ҳуқуқини тақдим қилишга мажбур.

Континент ичкарасида жойлашган давлатларнинг ҳуқуқлари 1982 йилда қабул қилинган "Денгиз ҳуқуқи тўғрисида"ги БМТ конвенциясида ҳам мустаҳкамлаб қўйилган. Конвенциянинг 125-моддасида денгизга бевосита чиқиш имконига эга бўлмаган давлатларнинг денгизга чиқиш ва ундан фойдаланиш борасидаги ҳуқуқлари қайд этилган³⁵.

Конвенциянинг 125-моддаси Денгизга чиқиш ва ундан ўз ҳудудига кела олиш ҳуқуқи ва эркин-транзит деб номланади. Ушбу конвенцияда кўрсатилишича, денгиз қирғоғига эга бўлмаган давлат очик денгизга эркин чиқиш ва инсониятнинг умумий меросидан фойдаланиш ҳуқуқига эга.

Эркин транзитни амалга ошириш шартлари ва тартиби денгиз қирғоғига эга бўлмаган манфаатдор давлат ва транзит давлатлари ўртасида тузиладиган

³² Конвенция об открытом море. Женева, 1958г. <http://www.folium.boom.ru/DATA.002/155.txt>

³³ Нью-Йоркская Конвенция о транзитной тор-говле стран, не имеющих доступа к морю, 1965 г

³⁴ Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлиси-нинг 1995 йил 22 декабрдаги 187-1 сонли Қарори билан Республикамиз 1965 йилги "Ички континентал давлатларнинг транзит савдоси тўғрисида" ги Нью-Йорк конвенциясига қўшилган. Ушбу конвенция Ўзбекистон учун 1996 йил 7 мартдан кучга кирган.

икки томонлама субминтақавий ва минтақавий шартномалар билан амалга оширилади. Денгизга чиқиш имконига эга бўлмаган давлатлар Конвенциянинг ушбу қисмида кўрсатилган ҳуқуқларини амалга ошириши жараёнида транзит давлат ўз ҳудуди устидан тўлиқ суверенитетини сақлаб қолади³⁶.

Ўзбекистон Республикасининг ички континентал давлат сифатида халқароҳуқуқий мақомига оид халқаро ҳуқуқий муаммоларни ҳал этиш мамлакатимиз учун ҳам иқтисодий, ҳам сиёсий, ҳам ижтимоий жиҳатдан муҳим аҳамият касб этади. Бу муаммоларни ҳал этиш нафақат Ўзбекистон ёки Марказий Осиёнинг бошқа давлатлари, балки дунёнинг кўплаб давлатлари учун ҳам манфаатли ҳисобланади.

Бизнингча, денгизга чиқиш маса-ласининг ҳал этилиши Ўзбекистон ва Марказий Осиё давлатларининг ташқи иқтисодий алоқаларини самарали амалга ошириш имкониятини яратади, дунёнинг кўплаб давлатлари билан доимий равишда маданий, сайёҳлик ва бошқа алоқаларни янада ривожлантиришга имкон беради. Шунингдек, бу имконият Ўзбекистон ва Марказий Осиё давлатлари учун жаҳон бозорига олиб чиқадиган йўл ҳисобланса, хорижий давлатлар учун улкан имкониятларга, бекиёс табиий ресурсларга эга бўлган Марказий Осиё бозорларига олиб бо-радиган йўл ҳисобланади. Буидзн таш-қари, бу Ўзбекистонга очик денгиз эр-кинлигидан фойдаланиш ҳуқуқини, яъни умуминсоният мулки ҳисобланган ден-гиз ва денгиз ости табиат бойликлари-дан белгиланган тартибда фойдаланиш имконини беради.

Хулоса қилиб айтганда, мавжуд муаммоларнинг ўзаро манфаатли ҳам-корлик орқали ҳал этилиши Ўзбекистон ва Марказий Осиёнинг бошқа давлат-лари учун транспортхаражатларини бир неча ўн баробар қискартиришга олиб келади, экспортдан келадиган фойда бир неча марогаба ошади. Импорт ва экспорт маҳсулотларининг таниархи ўз-ўзидан арзонлаша

³⁵ Конвенция ООН по морскому праву от 1982 г. // Действующее международное право. Том 3. М, 1999. - С.371

³⁶ Конвенция ООН по морскому праеу от 1982 г. // Действующее международное право. Том 3. М, 1999, -С.371

Хулоса ва таклифлар

Собиқ Иттифоқ парчаланган сўнг минтақа давлатлари ҳам Иттифоқ давлатлари билан, ҳам бошқа давлатлар билан бозор иқтисоди тамойилларига асосланган ҳолда Жаҳон иқтисодиётига интеграция ва савдони кенгайтириш йўлида анча илгарлади. 2000-2008 йилларда минтақа давлатлари товар савдоси анча ортди. Бироқ Қирғизистон, Тожикистон ва Ўзбекистонда савдо ўсиш суръати жаҳоннинг бошқа кўплаб давлатлариникидан секинроқ кечди. Агар нефть ва газ хом ашёси экспортини ҳисобга олмасак, Туркменистон ва Қозоғистон ташқи савдо ҳажми ўсиш суръати ҳам нисбатан ўртача.

Бундан ташқари, аксарият минтақа давлатлари экспортининг асосий қисми бир қанча хом-ашё товарлари (нефть-газ хом ашёси, металллар, пахта толаси)дан иборатлигича қолмоқда. Бу товарларнинг жаҳон нархлари ошиши минтақа давлатлари экспорти ортиши (ва иқтисдий ўсиши)нинг асосий омили эди. Бунда халқаро ишлаб чиқариш тармоқларида ва унга боғлиқ қайта ишлаш саноати маҳсулотлари ташқи савдосида минтақа давлатларининг иштироки камлигича қолмоқда. Бундан ташқари, минтақа давлатлари экспорт ва қисман импорти асосан бир нечта давлатларга йўналтирилганлигича қолмоқда. Масалан, гравитацион модель асосидаги таҳлил натижаларига кўра, 2004 йилда минтақа давлатларининг МДХ нинг бошқа давлатлари билан савдо ҳажми салоҳиятидан ортиб кетган бўлса, Жанубий ва Шарқий Осиё, Ғарбий Европа ва АҚШ билан савдо ҳажми ўз имкониятларидан анча паст бўлган.

Бир нечта хом ашё товарлари экспортига қарам минтақа давлатларининг бу товарлар жаҳон нархларидаги кескин ўзгаришларига ҳимоясиз қилиб қўймоқда. Халқаро ишлаб чиқариш тармоқларида ва унга боғлиқ қайта ишлаш саноати маҳсулотлари ташқи савдосида минтақа давлатларининг иштироки камлиги эса уларнинг БХИ жалб қилиш, замонавий технологиялардан фойдаланиш ва барқарор иқтисодий ривожланишига кўмак жиҳатларига кўра ташқи савдодан камроқ наф кўраётганлигини англатади. Уларнинг ташқи савдосининг бир нечта давлатларга йўналтирилгани эса шу

давлатлардаги импорт талабидаги тебранишлар ва улар томонидан импорт чекловларига қарам қилиб қўяди.

Минтақада ташқи савдо ўсишига минтақа давлатларининг ўзидаги, шунингдек, уларнинг асосий савдо шериклари ва транзит давлатлардаги савдо сиёсати, транспорт ва транзит тизими билан боғлиқ кўплаб савдо чекловлари тўсқинлик қилмоқда. Бу савдо тўсиқлари минтақа давлатларининг ташқи савдосини Собик Иттифок давлатларидан бошқа давлатларга йўналтиришларига ҳам халақит бермоқда, ҳамда уларнинг халқаро ишлаб чиқариш тармоқлари ва уларга боғлиқ қайта ишлаш саноати маҳсулотлари ташқи савдосида иштирокини чекламоқда. Минтақадаги савдо сиёсати билан боғлиқ энг сезиларли савдо тўсиқларига: мураккаб тариф сеткаси ва нисбатан юқори тариф ставкалари (Ўзбекистон ва Қозоғистон), тарифлар эскалацияси (минтақанинг барча давлатлари), тарифларнинг тез-тез ва ноаниқ ҳолда ўзгариши (Ўзбекистон, Тожикистон ва Қозоғистон), импорт қилинганда ундириладиган, аммо давлат ичида ишлаб чиқарилса ёки миллий товарларга нисбатан юқорироқ ставкага эга бўлса ундрилмайдиган солиқ кўринишида “кўринмас” тарифлар (Қозоғистон ва Ўзбекистон), экспорт солиғи (Қозоғистон), баъзи товарлар экспорти ва импортини чеклаш ва лицензиялаш (минтақа барча давлатларида) киради. Ривожланган давлатлар ўз фермерларига ажратадиган кўплаб қишлоқ хўжалиги субсидиялари ҳам минтақадаги савдо ривожига жиддий халал бермоқда.

Сезиларли тўсиқлардан яна бошқа бири – транспорт харажатлари юқорилиги, минтақадан минтақага ташиш вақтининг узоқлиги ва ноаниқлигидир. Бу минтақа давлатларининг нафақат:

- денгиз портларидан узоқда жойлашганлиги ва уларга бевосита чиқа олмаслиги,
- мураккаб топологияси билан,

балки:

- уларнинг транспорт тармоқлари етишмаслиги,
- транспорт ва логистик хизматлари юқорилиги ва сифати пастлиги,

- транспорт воситалари ва товарларнинг минтақа давлатлари ва унга қўшни давлатлар чегаралари ва ҳудудларида ҳаракатланишдаги қийинчиликлар билан ҳам боғлиқ.

Мустақилликка эришгандан сўнг кўплаб минтақа давлатлари Собик Иттифоқ таркибига кирмаган давлатлар билан транспорт алоқаларини яхшилаган бўлсада, молиявий маблағлар етишмаслиги ва транспорт инфратузилмасини ривожлантириш бўйича миллий лойиҳаларнинг ўзаро номувофиқлиги уларнинг халқарпо транспорт тармоғига интеграциясига тўсқинлик қилмоқда. Шу билан бир вақтда минтақа давлатлари қўшни давлат транзитидан четлаб ўтиш учун бир қатор янги автомобил ва темир йўллар қуришди. Ҳозирда минтақада кенг тармоқланган транспорт тизими мавжуд бўлсада, унинг асосий қисми ёмон аҳволда ва қайта тиклашни талаб қилади. Транспорт инфратузилмасининг бошқа элементлари ҳам яхши ривожланмаган ва қониқарсиз аҳволда (Ўзбекистон ва Қозоғистон авиатransпорт инфратузилмаси бундан истисно).

Минтақадаги транспорт хизматлари мавжудлиги сифати ва нархига кўра бошқа кўплаб давлатлардаги транспорт хизматларидан анча орқада. Темир йўл, ҳаво ва халқаро автомобил транспорт хизматлари сифати пастлиги ва қимматлигининг асосий сабабларидан бири – рақобат етишмаслигидир. Гарчи ички автотransпорт хизматлари бозорида рақобат кучли, нарх арзонроқ бўлсада, уларнинг сифати нисбатан паст. Бир неча турли транспорт операциялари сони чекланган ҳамда транспорт инфратузилмаси ва логистик хизматлар яхши ривожланмаганидан, кичик ҳажмдаги юкларни ҳақаро ташиш харажатлари анча юқори.

Минтақа давлатларидаги транспорт тармоғига доир қонунлар ва норматив ҳужжатлар бир-биридан анча фарқ қилади ҳамда трансчегаравий ва транзит ташилмаларида жиддий тўсиқларни юзага келтирмоқда. Бунда энг катта муаммолардан бири хорижий юк ташувчининг машинаси минтақа ҳудудига кириши (ва уни кесиб ўтиши учун) транспорт рухсатномаси шартлиги ва унинг қимматлигидир. Бу рухсатномани олишдан ташқари,

хорижлик юк ташувчи ҳар-хил солиқлар ва тўловлар (йўл солиғи, ортиқча юк тўлови ва ҳкз)ни тўлаши керак. Шунингдек, ундан виза ҳам талаб қилинади. Бу эса товар етказмаларида узоқ ушланиб қолишларига сабаб бўлади. Чунки ҳайдовчи олдиндан ўз давлатидаги элчихонага мурожаат қилиши керак. Жаҳоннинг кўплаб давлатларида минтақа давлатлари элчихоналари йўқлиги ва виза олиш минтақада анча мураккабдир.

Минтақа давлатлари миллий атомобил транзити тизимларининг асосий камчилиги - бу тизимларнинг битта давлат ҳудудида амал қилиниши ва “занжирли кафолат” беради. Миллий транзит тизими ёрдамида божхона транзитини амалга оширадиган юк ташувчи жўнатган давлат, жўнатилаётган давлатга ва транзит давлатларнинг ҳар бирига алоҳида транзит ҳужжатлари ва алоҳида кафолат хатларини бериб чиқиши керак. Битта давлатнинг ўзидаёқ кафолат бериш анча қийин жараён; бир нечта давлатда эса ўта мураккаблашади. Кафолат хати бўлмаса, одатда божхона ҳамроҳлиги тадаб қилинади. Бундаги энг асосий муаммо – минтақа давлатларининг кўпида бу хизмат ҳақи юқориликдир. Шу сабабли минтақа миллий транзит тизимларидан фойдаланишнинг ўзгарувчан харажатлари анча юқори.

TIR тизимлари (TIR конвенциясига асосланган ҳақоро атомобил транзити тизими; уни минтақадаги барча давлатлар имзолаган) “занжирли кафолат”ни беради. Бу тизим атомобил транспортнинг божхона транзитида, хусусан, чегараларни бир неча марта кесиб ўтишда ўз самарадорлигини исботлади. Бироқ бу тизимдан фойдаланишнинг доимий харажатлари (TIR конвенцияси талабларига жавоб берадиган транспорт воситаси нархи ва тизим берадиган суғурта ҳақи) минтақа давлатларининг кўплаб транспорт компаниялари учун оғирлик қилади. Бундан ташқари, чегара инфратузилмаси ва божхона хизматларининг қоидаларига риоя қилмаслиги ва коррупцияси билан боғлиқ муаммолар туфайли мазкур тизимнинг афзаллиги минтақада “иш бериши” қийин.

Минтақа давлатлари ташқи савдоси нафақат ички, балки кўшни давлатлар билан савдо сиёсати, транспорт тармоғи ва транзит тизими

боғлиқлигидан, улар бу соҳалардаги минтақавий ҳамкорликда фаол иштирок этишмоқда. Хусусан, улар кўп томонлама Минтақавий Савдо Келишуви (МСК) (Regional Trade Agreement)га асосланган бир қанча минтақавий ташкилотларга аъзо бўлишди. Бундан ташқари улар МДХнинг бошқа давлатлари билан кўплаб МСКларини тузганлар. Бироқ бу МСКларининг кўпи ҳали кучга кирмаган, расман кучга кирганлари эса ҳали амалга оширилмаяпти. Шу сабабли, бундай МСКлари минтақадаги савдо режимлари ва савдо хусусиятларига сезиларли таъсир қилгани йўқ. Бироқ келишиб бўлинган ва олдиндан режалаштирилган МСК тўлиқ амлага ошириш минтақа савдосини қисқартириб, салбий таъсир кўрсатиши ҳам мумкин. Жумладан, ЕвроОсиёИХ божхона Иттифоқи йўлга қўйилиши аъзо давлатлардаги умумий ташқи тарифларни жиддий пасайтириш билан бирга олиб борилмаса, Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистондаги иқтисодий ўсишни анча ссекинлаштиради.

Минтақа давлатлари ва қўшни давлатларда транспорт инфратузилмаси ва транспорт хизматларидаги камчиликларни бартараф этиш ҳамда трансчегаравий ва транзит ташилмаларини енгиллаштиришга қаратилган бир қатор минтақавий ташаббуслар қабул қилинган. Жумладан, яқинда Марказий Осиё минтақаси махсус иқтисодий ҳамкорилик дастури (МОМИХД)га аъзо давлатлар транспорт тармоғини ривожлантириш дастурини имзолашди. Унда транспорт соҳасидаги минтақавий ҳамкорликнинг асосий йўналишлари белгиланган ҳамда темир йўллар ва автомобил транспортдаги муаммоларни бартараф этиш тадбирлари кўрсатилган.

Минтақа ичидаги автомобил транспорти божхона транзитида фойдаланиладиган, ҳамда TIR тизими ва миллий автомобил транзити тизимларидан арзонроқ минтақавий транзит тизимини яратиш керак. Гарчи минтақа давлатлари ўзаро ва қўшни давлатлар билан кўплаб транзит битимларини имзолаган бўлишсада, бир қатор сабабларга кўра улар минтақадаги божхона тизимига сезиларли таъсир кўрсатмади. Уларнинг кўпи ҳали кучга кирмаган, кучга кирганлари ҳам амлага оширилмаяпти ёки

ҳамкорлик номукамаллигидан божхона транзити харажатларини етарлича қисқартирилмаяпти.

Оқибатда, минтақа ва унга қўшни давлатларда кичик масофаларда автомобил божхона транзити учун самарали ва нисбатан арзонроқ минтақавий транзит тизимини яратиш зарурияти долзарблигича қолмоқда. TIR тизими муваффақиятларини ҳисобга олиб, унинг моделини бундай тизимга асос қилиб олиш мумкин. Бунда минтақавий транзит тизими домий харажатлари TIR тизимидагидан арзонроқ бўлиши учун мазкур моделга ўзгартиришлар киритиши лозим. Бироқ бундай кўптомонлама битимга барча давлатлар рози бўлиши қийинлиги туфайли минтақавий транзит тизимига ўтишнинг илк босқичи сифатида кўплаб икки томонлама транзит тизимларини яратиш лозим.

CGE модели асосидаги миқдорий ҳисоб-китобларга кўра, минтақа давлатлари минтақавий транспорт ва божхона транзити ҳамкорлигини кенгайтиришдан анча фойда кўриш мумкин. Бунда транспорт харажатларини қисқартириш ҳисобига, реал ЯИМ жадал суръатларда ўсишини таъминлаш мумкин.

Бу эса, афзал кўриш (преференциял) асосида нафақат савдони эркинлаштириш, балки транспорт, божхона транзити ва савдога кўмаклашиш бўйича бошқа соҳаларда минтақавий ҳамкорликка таянган чуқур минтақавий интеграциядан минтақа давлатлари учун фойдали эканлигини билдиради. Бундай ҳамкорликнинг ижобий самаралари преферециал савдо эркинлаштиришнинг салбий оқибатларидан анча ортиқ бўлади.

Юқорида қайд этилган хулосалардан, ташқи савдо фойдаси янада ортиши ва унга боғлиқ харажатларни қисқартириш учун минтақа давлатлари қўйидаги тадбирларни амалга ошириш лозим:

1. Бир давлатдаги савдони эркинлаштириш унга қўшни давлатдаги чекловчи савдо сиёсатини олиб боришга қарши туриш, шунингдек, савдо сиёсатини нисбатан жадалроқ эркинлаштираётган бошқа давлатларга қарши туриш мақсадида савдо мувофиқлаштирилган ҳолда эркинлаштириш лозим. Бу эса

йўловчилар ва транспорт воситаларининг трансчегаравий ҳаракатларига чекловларни кучайтиради;

2.Ривожланган давлатлар бозорига кенгроқ кириб бориш ва улардаги қишлоқ хўжалигига субсидияларни бекор қилиш мақсадларидаги уринишларни бошқа ривожланаётган давлатларники билан бирлаштириш лозим (Масалан, ЖСТ доирасида);

3.Мавжуд МСКларини рационаллаштириш, улар қамраб оладиган товарлар сони ва турини кўпайтириш, ҳамда товарлар келиб чиққан давлатлар аниқлаш қоидаларини соддалаштириш керак. Натижада, бу товарлар миллий божхоналарда узоқ ушланмасдан, айланмаси тезлашади;

4.МОМИХДга бошқа аъзо давлатлар билан ҳамкорликда “Транспорт тармоғини ривожлантириш минтақавий Дастури”ни амалга ошириш тадбирларининг батафсил режасини ишлаб чиқиш ва амалга ошириш лозим. Оқибатда, минтақавий инфратузилмани ривожлантириш маблағлари тежалади;

5.МОМИХД бошқа аъзо давлатлари розилигига кўра мазкур Дастурга минтақадаги ҳаво транспортидаги камчиликларни бартараф қилишни ҳам киритиш керак;

6.Товарларнинг темир йўллар бўйлаб ҳаракатини қийинлаштирадиган инфратузилмавий “тор жой” (bottleneck)ларни бартараф қилиш лозим. (Гарчи бу йирик темир йўл инфратузилмасиги инвестицияни талаб қилсада, уларни Ислон Тараққиёт Банки, Еврпа Тикланиш ва Тараққиёт Банки ва бошқа халқаро молиявий донор ташкилотлар ҳисобига молиялаштириш мумкин);

7.Темир йўллар, ҳаво ва халқаро автомобил транспортдаги рақобатни кучайтириш лозим. Бунга:

8.Миллий темир йўл компаниялари ва авиакомпанияларини реконструкция қилиш;

9.Транспорт тармоғидаги монопол компанияларнинг тартибга солиш ва тижорат вазифаларини ажратиш,

10.ҳамда маҳаллий ва хорижий транспорт компаниялари учун баробар шароит яратиш орқали эришилади;

11.TIR конвенциясининг тўлиқ ижросини таъминлаш;

12.TIR тизимидаги тамойиллар ва механизмлар асосида кичик масофалардаги автомобил транспорти божхона назорати учун самарали ва нисбатан арзон минтақавий транзит тизимининг жорий қилиш керак.

Шунингдек, минтақавий транспорт соҳасидаги ҳамкорлик, ташқи савдога кўмаклашиш ва ундан кўпроқ фойда кўриш мақсадида Минтақавий ташкилотлар ва минтақа давлатлари иштирокидаги Дастурларга қўйидаги тамойилларни асос қилиб олиш лозим:

- Кўптомонлама МСК кенгроқ миқёсда товарларни қамраб олиши ва ташқи тарифлар паст даражада (5-15% оралиғида) бўлиши лозим;

- Кўптомонлама МСК доирасида иштирокчи давлатлар савдони афзаллик асосида эркинлаштириши:

 - паст нопреференциал савдо тўсиқларига олиб келадиган кенг миқёсдаги савдони эркинлаштириш (1);

 - транспорт божхона транзити ва ташқи савдога кўмакнинг бошқа соҳаларида минтақавий ҳамкорликни кенгайтириш (2)

 - билан баробар олиб борилиш керак;

- минтақа давлатлари ўртасида ва уларга қўшни давлатлар ўртасида транспорт ва ташқи савдога кўмакнинг бошқа соҳаларида минтақавий ҳамкорликни кенгайтиришни жадаллаштириш керак (масалан, ХХДР, Эрон Ислом Республикаси ва Покистон билан);

- минтақа давлатларига жаҳоннинг бошқа минтақалари билан транспорт алоқаларини ТРАСЕКА дастури, Осиё Магистрали ва ТрансОсиё темир йўли лойиҳаларида иштироки орқали яхшилаш учун автомобил ва темир йўллар инфратузилмасини ривожлантириш бўйича миллий лойиҳаларни мувофиқлаштириш лозим (бизнингча, “транзит мустақиллиги”га эришишнинг энг мақбул йўли мана шудир);

- минтақа ва унга қўшни давлатларда TIR конвенцияси ижро механизмини мониторингини яратиш лозим.

Ва ниҳоят, минтақа давлатларининг халқаро савдо тизимига чуқурроқ интеграцияси, савдодан фойдаси ортиши ва барқарор ривожланишида икки ва кўптомонлама ривожлантириш ташкилотлари ёрдами самарасини ошириш учун, уларнинг бу борадаги фаолиятини қўйидаги йўналишларга қаратиш лозим:

1. Савдо сиёсати, транспорт ва савдога кўмакнинг техник ва молиявий ёрдамларни *бирлаштириш* керак (масалан, транспорт инфратузилмасини ривожлантириш миллий дастурларига трансчегаравий товарлар ва транспорт воситалари ҳаракатини енгиллаштириш шарти билан молиялаштириш орқали);
2. Минтақадаги транспорт ва логистик хизматлар сифатини оширишга қаратилган техник ва молиявий ёрдамларни кўпайтириш керак. Шундагина мазкур хизматларнинг нисбий нархлари арзонлашиши мумкин;
3. Минтақа ва унга қўшни давлатларга кичик масофалардаги автотранспорт божхона транзити учун самарали ва нисбатан арзонроқ минтақавий транзит тизимини ишлаб чиқишда техник ёрдам бериш керак;
4. Минтақавий иқтисодий ҳамкорликни кенгайтиришдан фойдаларни кўрсатадиган ва бундай ҳамкорликнинг умумий қўллаб-қувватланишини кучайтирадиган қўшимча тадқиқотлар олиб бориш лозим. Мазкур тадқиқотлар натижаларини эса миллий ҳукуматларнинг транспорт сиёсатини ишлаб чиқишда тавсия сифатида тақдим қилиш мумкин.

Фойдаланилган адабиётлар рўйхати

I. Қонунлар, Президент фармонлари, қарорлари ва Ҳукумат қарорлари

1. Каримов И.А. «Закрепляя достигнутые результаты, последовательно стремиться к новым рубежам», Доклад Президента Республики Узбекистан Ислама Каримова на заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития в 2005 году и важнейшим приоритетам углубления экономических реформ в 2006 году, 10.02.2006.
2. Каримов И.А. Доклад на заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития страны в 2007 году и важнейшим приоритетам углубления экономических реформ в 2008 году. 08.02.2008
3. Каримов И.А. Доклад на заседании Кабинета Министров, посвященном итогам социально-экономического развития страны в 2008 году и важнейшим приоритетам углубления экономических реформ в 2009 году. 14.02.2009
4. “Ташқи иқтисодий фаолият тўғрисида”ги қонун 14.06.1991. - Т.: «Адолат», 2004.
5. Ўзбекистон Республикаси Президенти И. А. Каримовнинг 1998 йил 8 – сентябрда Озарбайжоннинг Боку шаҳрида бўлиб ўтган “Европа – Осиё – Кавказ транспорт коридори (ТРАСЕКА)ни ривожлантириш бўйича халқаро конференция”даги нутқи.

II. Дарсликлар ва методик қўлланмалар

6. Щербанин Ю.А Межд. обмен и транспорт. – СПб.:Лики России, 2003.
7. Касимова Н.А Международные транспортные отношения. – Т.: УМЭД, 2004.
8. Евразийские транспортные связи: История. Современность. Коллектив авторов. СПб.:Лики России, 2003.

9. 6. Авчинкин Д. Международные перевозки: понятие, сущность, правовое регулирование. Вестник Высшего хозяйственного суда. 2000.
10. Бровка С. В., Савченко М. И. Международное транспортное право. Общая часть: Учебное пособие. Мн.: Веды, 1997.
11. Грачев Ю.Н. Транспортировка товаров при экспортно-импортных операциях. Практическое пособие. -М: Разум, 1995.
12. Джурович Р. Руководство по заключению внешнеторговых контрактов.- М., 1998.
13. Инкотермс-2000. пер. Ермолиева А.И., -М.: НИУРО «Ники», 2002.
14. Сухова Л.Ф. Учебник по международному транспорту. Электронный учебник (<http://eur.ru/Catalog/2003-08-11-185.asp>)

III. Махсус адабиётлар

15. Иванов Г.Г. Актуальные вопросы международного частного морского права. –М.,2002.
16. Койнер К. Подготовка рабочей силы для транспорта в 21 веке. Нью-Йорк,2006.
17. Киреев А.П. Международная экономика. В 2-х ч. – Ч. 2. Международная экономика. Учебное пособие для вузов. – М.: Международные отношения, 1999.
18. Крил Х. Морское судоходство и сохранение конкурентоспособности на мировом рынке. Нью-Йорк,2006.
19. Международные конвенции, регулирующие транспортно-экспедиционную деятельность. -М., 1998.
20. Мухин З.Н. Непрерывные транспортные сети и интеграция электронной коммерции. М., 2004.
21. Назаренко В. М., Назаренко К. С. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. М.: Центр технологии и маркетинга, 2000.
22. Рутинов П.О. Транспорт содействует торговле. Приватизация транспорта. М.: МО,2003.

23. Данил М. Гармонизация таможен в интересах международной торговли. Нью-Йорк, 2006.
24. Abonyi, George, and Tony Zola. 2003. *Mobilizing Private Investment for the GMS East-West Economic Corridor: Toward Implementing the EWEC Pre-Investment Study*. A report prepared for the Asian Development Bank. Manila.
25. Anam, Mahmudul. 1982. Distortion-triggered lobbying and welfare: A contribution to the theory of directly unproductive profit-seeking activities. *Journal of International Economics* 13: pp. 15–32.
26. Arvis, Jean Francois. 2005. Transit and the Special Case of Landlocked Countries. In Luc De Wulf and Jose B. Sokol. *Customs Modernization Handbook*. The World Bank. Washington, DC.
27. Babetskii, Ian, Oxana Babetskaia-Kukharchuk, and Martin Raiser. 2003. How deep is your trade? Transition and International Integration in Eastern Europe and the Former Soviet Union. *European Bank for Reconstruction and Development Working Paper* No. 83. London.
28. Baldwin, Robert E. 1969. The Case Against Infant-Industry Tariff Protection. *The Journal of Political Economy* Vol. 77(3) May–June: pp. 295–305.
29. Berg, Andres, and Anne Krueger. 2003. Trade, Growth, and Poverty: A Selective Survey. *IMF Working Paper* WP/03/30.
30. Bhagwati, Jagdish. 1968. Distortions and Immiserizing Growth: A Generalization. *The Review of Economic Studies* Vol. 35(4): pp. 481–485.
- . 1974. On the Under invoicing of Imports. In Jagdish Bhagwati ed. *Illegal Transactions in International Trade*. Amsterdam: North-Holland, pp. 138–147.
- . 1978. *Foreign Trade Regimes and Economic Development: Anatomy and Consequences of Exchange Control Regimes*. Ballinger Press. Cambridge: MA.
- . 1991. *The World Trading System at Risk*. Princeton University Press. Princeton, NJ.
- . 1995. US Trade Policy: The Infatuation with Free Trade Areas. In Jagdish Bhagwati and Anne O. Krueger eds.

31. Bhagwati, Jagdish, and Bent Hansen. 1973. A Theoretical Analysis of Smuggling. *Quarterly Journal of Economics* 87: pp. 172–187.
32. Faye, Michael L., John W. McArthur, Jeffrey D. Sachs, and Thomas Snow. 2004. The Challenges Facing Landlocked Developing Countries. *Journal of Human Development* Vol. 4(1) March: pp. 31–68.
33. Grubel, Herbert G., and Peter J. Lloyd. 1975. *Intra-Industry Trade: The Theory and Measurement of International Trade in Differentiated Products*. London. McMillan.
- Hoekman, Bernard. 2005. Making the WTO more supportive of Development. *Finance and Development*. March. pp. 14–18.
34. Hummels, David. 2001. Time as a Trade Barrier. *GTAP Working Paper* No. 17
35. Jenkins, Ian, and Paul Pezant. 2003. *Central Asia: Reassessment of the Regional Transport Sector Strategy*. A report prepared for the Asian Development Bank. Manila.
36. Limao, Nuno, and Anthony J. Venables. 2001. Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade. *The World Bank Economic Review* Vol. 15(3): pp. 451–479.
37. Molnar, Eva, and Lauri Ojala. 2003. Transport and Trade Facilitation Issues in the CIS-7 Countries, Kazakhstan, and Turkmenistan. Background Paper for the CIS-7 Initiative. Available at <http://www.cis7.org/>.
38. NEA Transport Research and Training. 2003a. *Central Asia Trade and Transport Facilitation Audit*. Kazakhstan National Report.
- . 2003b. *Central Asia Trade and Transport Facilitation Audit*. Kyrgyzstan National Report.
- . 2003c. *Central Asia Trade and Transport Facilitation Audit*. Tajikistan National Report.
- . 2003d. *Central Asia Trade and Transport Facilitation Audit*. Uzbekistan National Report.

39 .Ojala, Lauri, Tapio Naula, and Cesar Queiroz. 2004. *Transport Sector Restructuring in the Baltic States Toward EU Accession*. Available at <http://www.worldbank.org/>.

IV. Даврий нашрлар

40. World Bank. 2003. *Trade and Transport Facilitation*. Azerbaijan Policy Note. ———. 2005a. *Global Economic Prospects 2005: Trade, Regionalism, and Development*. Washington, DC. ———. 2005b. *Trade and Transport Facilitation in Central Asia: Reducing the Economic Distance to Markets*. Final Draft Report. ———. 2005c. *Kyrgyz Republic: Enhancing the Prospects for Growth and Trade*. Country Economic Memorandum No. 29150-KG. Volume II. ———. 2006a. *From Disintegration to Reintegration: Europe and Central Asia in International Trade*. Available at <http://www.worldbank.org/> ———. 2006b. *Tajikistan: Trade Diagnostic Study*. Report No. 32603. Available at <http://www.worldbank.org/> .

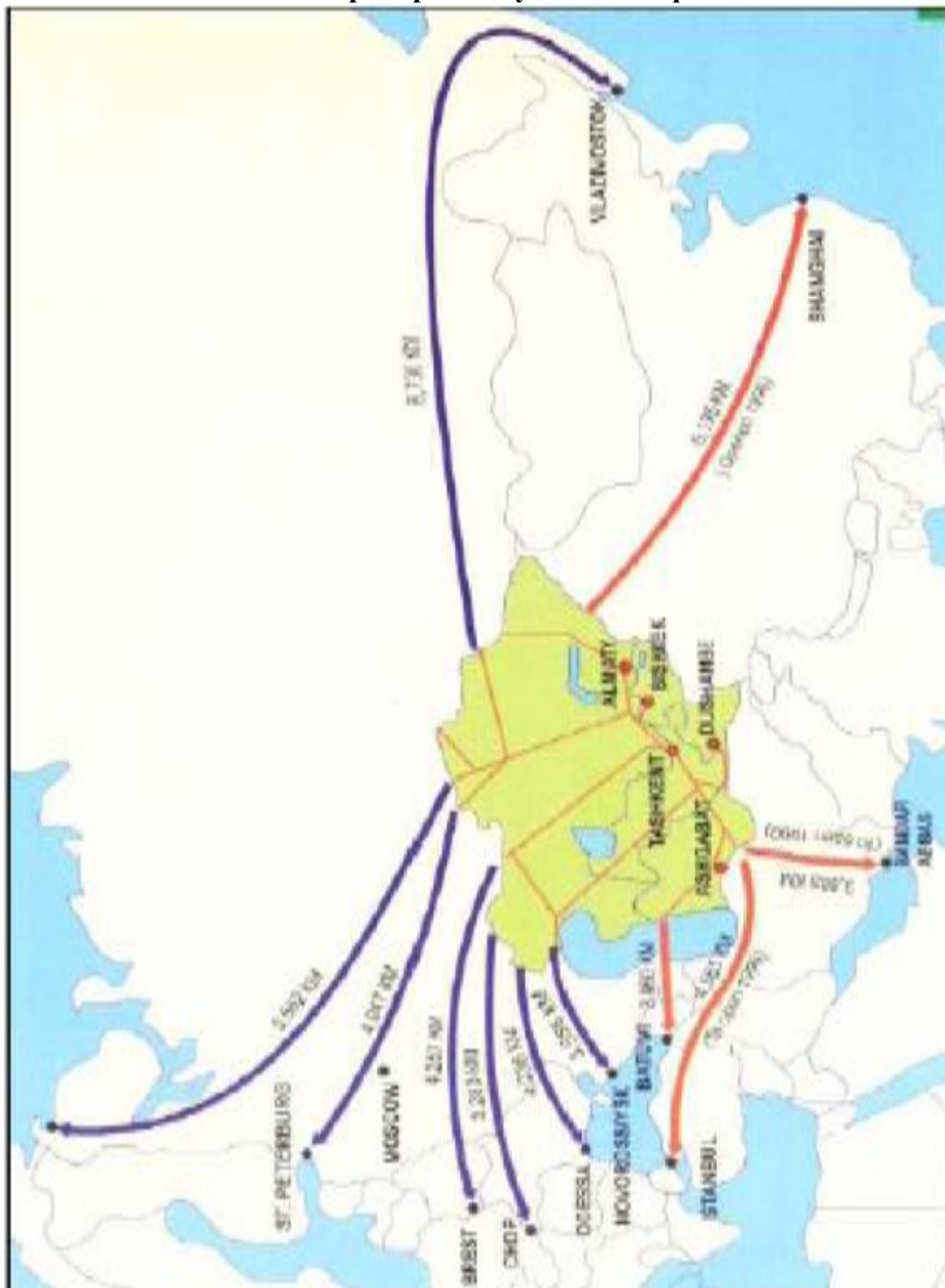
World Trade Organization. 2004. *World Trade Report 2004: Exploring the Linkage Between the Domestic Policy Environment and International Trade*.

41. European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). 2001. *Transition Report 2001: Energy in Transition*. EBRD. London.

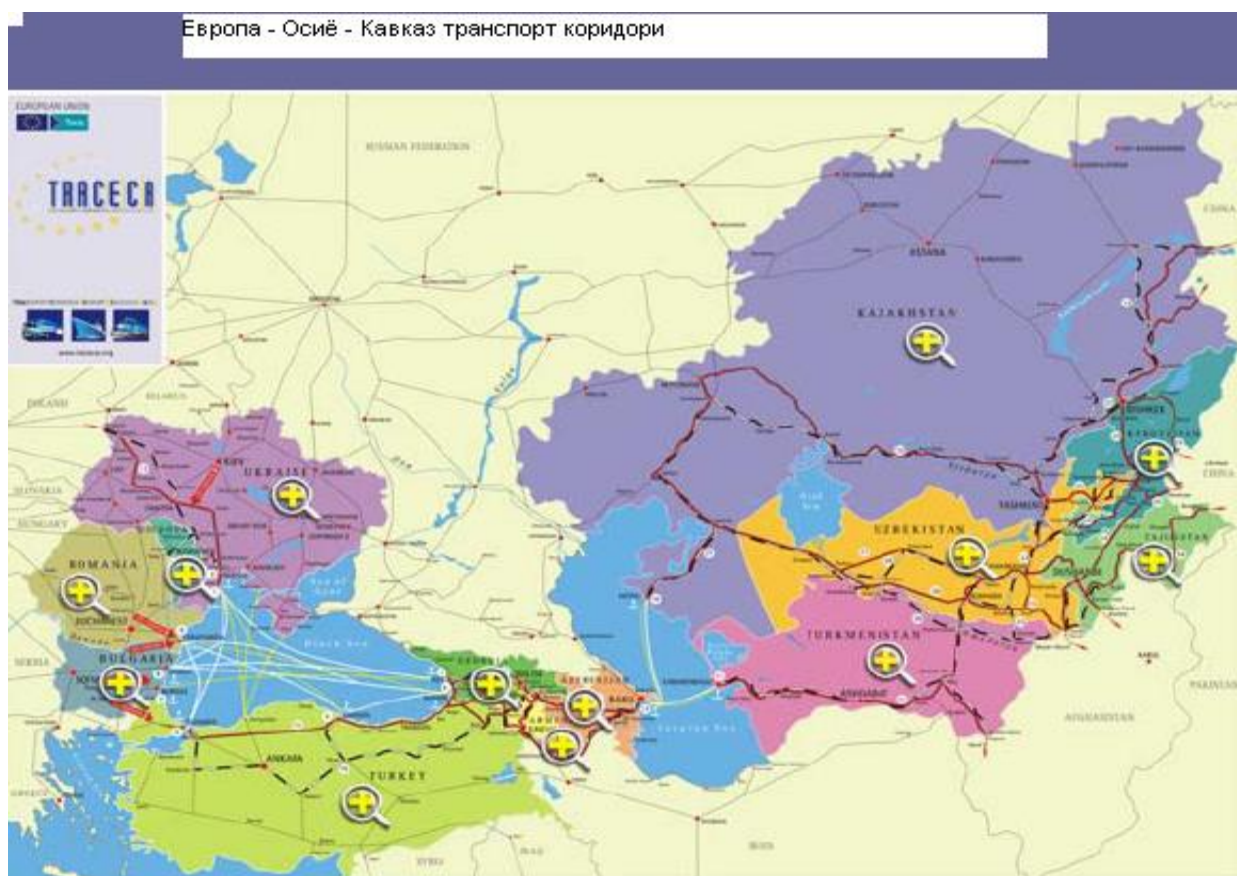
———. 2003. *Transition Report 2003: Integration and Regional Cooperation*. EBRD. London.

———. 2005. *Transition Report 2005: Business In Transition*. EBRD. London.

**Марказий Осиё минтақаси давлатларидан энг яқин денгиз
портларигча бўлган масофа**



Европа – Кавказ –Осиё транспорт йўллари



Осиё магистрали



**Марказий Осиё минтақасидаги темир йўл ва автомобиль йўллари
коридорлари**

