DOI: https://doi.org/10.37547/supsci-ojss-06-11-14 Pages: 162-174

Oriental Journal of Social Sciences

ORIENTAL JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

journal homepage:
https://www.supportscience.uz/index.php/ojss



THE MIDDLE CORRIDOR AND THE TRANSFORMATION OF EURASIAN GEOECONOMICS: GREAT POWER COMPETITION AND STRATEGIC AUTONOMY IN CENTRAL ASIA

Boburmirzo Odamboyev
Lecturer, Department of Social and Humanitarian Sciences
Asia International University
E-mail: odamboyevboburmirzo945@gmail.com
Bukhara, Uzbekistan

ABOUT ARTICLE

Key words: Middle Corridor, Central Asia, geoeconomics, strategic autonomy, Trans-Caspian International Transport Route, great power competition, hedging, regional cooperation, Uzbekistan.

Received: 10.11.2026
Accepted: 11.11.2026
Published: 12.11.2026

Abstract: The article examines the place of the Middle Corridor in Eurasian geoeconomics and offers a comparative analysis of the interests of the United States, China, Russia, the European Union and Türkiye in the corridor. The study draws on the concepts of geoeconomics, complex interdependence, weaponized interdependence and hedging. A three-criteria model for assessing strategic autonomy is proposed: transport diversification, economic choice and local economic benefit. Using these criteria, the goals and instruments of external actors and the opportunities and risks they create for Central Asia are systematised. Constraints facing the corridor are examined at the levels of physical infrastructure, institutional environment and market demand, and three scenarios of the corridor's development are identified. The article concludes that the Middle Corridor can strengthen the strategic autonomy of regional states, but this potential depends on the quality of infrastructure, regional coordination and the creation of added value beyond transit. Practical recommendations for Uzbekistan and other Central Asian states are formulated.

O‘RTA KORIDOR VA YEVROOSIYO GEOIQTISODIYOTINING TRANSFORMATSIYASI: YIRIK DAVLATLAR RAQOBATI VA MARKAZIY OSIYONING STRATEGIK AVTONOMIYASI

Boburmirzo Odamboyev
Ijtimoiy va gumanitar fanlar kafedrasi o‘qituvchisi
Osiyo xalqaro universiteti
E-mail: odamboyevboburmirzo945@gmail.com
Buxoro, O‘zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit so‘zlar: O‘rta koridor, Markaziy Osiyo, geoiqtisodiyot, strategik avtonomiya, Transkaspiy xalqaro transport yo‘nalishi, yirik davlatlar raqobati, xedjlash, mintaqaviy hamkorlik, O‘zbekiston.

Annotatsiya: Maqolada O‘rta koridorning Yevroosiyo geoiqtisodiyotidagi o‘rni hamda AQSh, Xitoy, Rossiya, Yevropa Ittifoqi va Turkiyaning koridorga nisbatan manfaatlari qiyosiy tahlil qilinadi. Tadqiqot geoiqtisodiyot, murakkab o‘zaro bog‘liqlik, “qurollashtirilgan o‘zaro bog‘liqlik” va xedjlash konsepsiyalariga tayanadi. Strategik avtonomiyani baholashning uch mezonli modeli taklif etiladi: transport diversifikatsiyasi, iqtisodiy tanlov imkoniyati va mahalliy iqtisodiy manfaat. Ushbu mezonlar asosida tashqi kuchlarning maqsadlari, vositalari hamda Markaziy Osiyo uchun yaratadigan imkoniyat va xatarlari tizimlashtiriladi. Koridor oldidagi cheklovlar jismoniy infratuzilma, institutsional muhit va bozor talabi darajalarida ko‘rib chiqiladi, koridor rivojining uch ssenariysi ajratiladi. Xulosa qilinadiki, O‘rta koridor mintaqa davlatlarining strategik avtonomiyasini kuchaytirish salohiyatiga ega, biroq bu salohiyat infratuzilma sifati, mintaqaviy muvofiqlashtirish va tranzitdan tashqari qo‘shimcha qiymat yaratishga bog‘liq. O‘zbekiston va Markaziy Osiyo davlatlari uchun amaliy takliflar ishlab chiqilgan.

СРЕДНИЙ КОРИДОР И ТРАНСФОРМАЦИЯ ЕВРАЗИЙСКОЙ ГЕОЭКОНОМИКИ: КОНКУРЕНЦИЯ ВЕЛИКИХ ДЕРЖАВ И СТРАТЕГИЧЕСКАЯ АВТОНОМИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Бобурмирзо Одамбоев
Преподаватель кафедры социальных и гуманитарных наук
Азиатский международный университет
E-mail: odamboyevboburmirzo945@gmail.com
Бухара, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: Средний коридор, Центральная Азия, геоэкономика, стратегическая автономия, Транскаспийский международный

Аннотация: В статье рассматривается место Среднего коридора в евразийской геоэкономике и проводится сравнительный анализ интересов США, Китая, России,

транспортный маршрут, конкуренция великих держав, хеджирование, региональное сотрудничество, Узбекистан.

Европейского союза и Турции в отношении коридора. Исследование опирается на концепции геоэкономики, комплексной взаимозависимости, взаимозависимости как инструмента влияния и хеджирования. Предложена трёхкритериальная модель оценки стратегической автономии: транспортная диверсификация, возможность экономического выбора и локальная экономическая выгода. На основе этих критериев систематизированы цели и инструменты внешних акторов, а также возможности и риски, которые они создают для Центральной Азии. Ограничения коридора рассмотрены на уровнях физической инфраструктуры, институциональной среды и рыночного спроса; выделены три сценария развития коридора. Сделан вывод о том, что Средний коридор способен укрепить стратегическую автономию государств региона, однако этот потенциал зависит от качества инфраструктуры, региональной координации и создания добавленной стоимости помимо транзита. Сформулированы практические рекомендации для Узбекистана и других государств Центральной Азии.

Kirish. So‘nggi yillarda Yevroosiyodagi transport yo‘nalishlari oddiy iqtisodiy infratuzilma masalasidan geoiqtisodiy raqobatning muhim omiliga aylandi. Davlatlar uchun yukni qayerdan va qanday yetkazish masalasi endi faqat xarajat bilan belgilanmaydi: yo‘nalishning barqarorligi, xavfsizligi va tashqi omillarga qanchalik bog‘liqligi ham hisobga olinmoqda.

Bu o‘zgarish xalqaro munosabatlar nazariyasida ham aks etmoqda. XX asr boshida klassik geosiyosat namoyandalari Yevroosiyo materigining ichki hududlarini jahon siyosatining tayanch nuqtasi deb bilgan bo‘lsa [1], bugun bu hududlarning ahamiyati ko‘proq ularning transport va savdo tarmoqlariga qanday ulanganligi bilan o‘lchanadi. Boshqacha aytganda, davlatning xalqaro mavqeini geografik joylashuvning o‘zi emas, undan iqtisodiy aloqalar orqali qanday foydalanilishi belgilaydi.

Bu jarayonda O‘rta koridor alohida o‘rin egallaydi. U Xitoydan boshlanib, Qozog‘iston, Kaspiy dengizi, Ozarbayjon, Gruziya va Turkiya orqali Yevropa bozorlariga chiqadigan multimodal yo‘nalishdir. Tarmoq yo‘llar orqali Markaziy Osiyoning boshqa davlatlari, jumladan, O‘zbekiston ham ushbu tizimga ulanadi [2; 3].

O‘rta koridorga qiziqish bir necha sababga ko‘ra ortdi. Birinchidan, so‘nggi yillardagi xalqaro vaziyat o‘zgarishlari Yevropa va Osiyo o‘rtasidagi an’anaviy shimoliy yo‘nalishda logistika xatarlarini oshirdi va yuk egalarini muqobil yo‘llarni izlashga undadi. Ikkinchidan, Xitoy va Yevropa o‘rtasidagi savdo uchun zaxira yo‘nalishlarga ehtiyoj kuchaydi. Uchinchidan, Markaziy Osiyo davlatlarining o‘zi tashqi savdo va investitsiya aloqalarini diversifikatsiya qilishga intilmoqda [4].

Biroq O‘rta koridorni faqat transport loyihasi sifatida baholash yetarli emas. U mintaqa davlatlariga yangi bozorlar, investitsiyalar va hamkorlar bilan ishlash imkonini beradi. Shu bilan birga, infratuzilma va tashqi moliyalashtirish bilan bog‘liq yangi cheklovlar ham paydo bo‘lishi mumkin.

Mavzu O‘zbekiston uchun ayniqsa dolzarb. Mamlakat tashqi savdosining samaradorligi ko‘p jihatdan qo‘shni davlatlar hududidan o‘tuvchi transport yo‘llariga bog‘liq, shuning uchun har bir yangi yo‘nalish milliy iqtisodiy xavfsizlik masalasi bilan bevosita bog‘lanadi. O‘rta koridor haqidagi tadqiqotlarda esa asosan logistika va transport iqtisodiyoti masalalari o‘rganiladi, koridorning mintaqa davlatlari tashqi siyosatidagi tanlov imkoniyatlariga ta’siri nisbatan kam tahlil qilingan. Maqolaning ilmiy yangiligi shu bo‘shliqni to‘ldirishga qaratilgan: strategik avtonomiyani baholashning uch mezonli modeli taklif etiladi va yirik davlatlar manfaatlari ana shu mezonlar asosida qiyoslanadi.

Tadqiqotning maqsadi O‘rta koridor atrofida shakllanayotgan yirik davlatlar manfaatlarini qiyosiy tahlil qilish va ularning Markaziy Osiyo davlatlari strategik avtonomiyasiga ta’sirini nazariy jihatdan baholashdan iborat. Vazifalar: geoiqtisodiyot va strategik avtonomiya tushunchalarining nazariy asoslarini aniqlashtirish; AQSh, Xitoy, Rossiya, Yevropa Ittifoqi va Turkiyaning koridorga nisbatan manfaatlarini taqqoslash; koridorning imkoniyatlari va cheklovlarini tizimlashtirish; Markaziy Osiyo davlatlari, xususan, O‘zbekiston uchun takliflar ishlab chiqish.

Tadqiqot savoli: O‘rta koridor Yevroosiyodagi geoiqtisodiy muvozanatni qanday o‘zgartiradi va Markaziy Osiyo davlatlarining strategik avtonomiyasiga qanday ta’sir ko‘rsatishi mumkin? Gipoteza: O‘rta koridor savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish va tashqi hamkorlar bilan muzokara imkoniyatlarini kengaytirish orqali mintaqa davlatlarining strategik avtonomiyasini kuchaytirishi mumkin, biroq bu natija infratuzilma sifati, mintaqaviy muvofiqlashtirish va mahalliy iqtisodiyotda qo‘shimcha qiymat yaratish imkoniyatiga bog‘liq.

Tadqiqot metodologiyasi. Tadqiqotda qiyosiy tahlil, geoiqtisodiy yondashuv va institutsional tahlil usullari qo‘llanildi. Qiyosiy tahlil har bir tashqi kuchning koridorga nisbatan maqsadi, vositalari va cheklovlarini bir xil mezonlar asosida solishtirish imkonini beradi. Geoiqtisodiy yondashuv transport, investitsiya va savdo aloqalarini siyosiy ta’sir vositasi sifatida

ko‘rib chiqadi. Institutsional tahlil davlatlararo kelishuvlar, bojxona tartiblari va mintaqaviy muvofiqlashtirish mexanizmlarining o‘rnini aniqlashga xizmat qiladi.

Axborot bazasini Jahon banki va Osiyo taraqqiyot banki instituti tadqiqotlari, xalqaro tahlil markazlarining materiallari hamda davlatlarning rasmiy hujjatlari tashkil etadi [2; 3; 5–8]. Konseptual asos sifatida xalqaro munosabatlar va siyosiy iqtisod sohasidagi nazariy asarlar jalb qilindi [9–12]. Rasmiy hujjatlar tahlilida e’lon qilingan niyat bilan amalda erishilgan natija o‘rtasidagi farq alohida hisobga olindi, chunki siyosiy deklaratsiyalar har doim ham real investitsiya loyihasiga aylanmaydi. Miqdoriy modellashtirish qo‘llanilmagan, shu sababli xalqaro tashkilotlar hisobotlaridagi raqamlar erishilgan natija emas, balki muayyan shartlar bajarilgandagi prognoz sifatida talqin qilinadi.

Maqolada strategik avtonomiya tashqi aloqalardan voz kechish yoki to‘liq mustaqillik sifatida emas, balki davlatning iqtisodiy va siyosiy qarorlarini birgina tashqi hamkorga bog‘lanib qolmasdan qabul qilish imkoniyati sifatida tushuniladi. Bunday talqin strategik avtonomiyani mutlaq holat emas, darajalanuvchi ko‘rsatkich sifatida ko‘rishga imkon beradi: davlatning muqobil imkoniyatlari qancha ko‘p bo‘lsa, u tashqi ta’sirga shuncha chidamli bo‘ladi. Mualliflik modeli uch mezondan iborat (1-jadval).

1-jadval. Strategik avtonomiyani baholash mezonlari (muallif modeli)

Mezon	Mazmuni	Kuzatiladigan belgilar
Transport diversifikatsiyasi	Tashqi savdo uchun bir nechta muqobil yo‘nalishning mavjudligi	Faol yo‘nalishlar soni; tor nuqtalar (port, parom, chegara punkti) uchun zaxira yo‘llar
Iqtisodiy tanlov imkoniyati	Turli davlatlar va investorlar bilan muzokara olib borish imkoniyati	Infratuzilmani moliyalashtirish manbalarining xilma-xilligi; ko‘p tomonlama formatlarda ishtirok
Mahalliy iqtisodiy manfaat	Tranzitdan tashqari ishlab chiqarish, logistika va xizmatlar orqali daromad yaratish	Logistika markazlari, qayta ishlash korxonalari, eksportga yo‘naltirilgan ishlab chiqarish

Mezonlar o‘zaro bog‘liq. Transport diversifikatsiyasi bo‘lmasa, muzokara imkoniyati ham cheklanadi; mahalliy iqtisodiy manfaat yaratilmasa, diversifikatsiya faqat tranzitga xizmat qiladi. Shu sababli uchala mezon yaxlit tizim sifatida qo‘llanadi.

Adabiyotlar sharhi. O‘rta koridorning ahamiyatini tushunish uchun geoiqtisodiyot tushunchasiga murojaat qilish lozim. Geoiqtisodiyot deganda davlatlarning savdo, investitsiya, transport infratuzilmasi, energetika, texnologiya va moliyaviy aloqalardan siyosiy va strategik maqsadlarda foydalanishi tushuniladi. Halford Mackinder XX asr boshida Yevroosiyoning ichki hududlarini dunyo siyosatidagi “tayanch hudud” deb atagan va transkontinental temiryo‘llar quruqlikdagi kuchning harakatchanligini o‘zgartirayotganini ta’kidlagan edi [1]. Bugungi transport koridorlari haqidagi bahslarda bu g‘oyaning yangi talqini kuzatiladi: temiryo‘l va portlar

endi savdo, investitsiya va ta’minot zanjirlarini harakatlantiruvchi vosita sifatida ko‘riladi. Geosiyosatdan geoiqtisodiyotga o‘tish geografik omilning ahamiyatini yo‘qotmaydi, balki uning mazmunini o‘zgartiradi.

Edward Luttwak geoiqtisodiy raqobatni iqtisodiy vositalar orqali olib boriladigan strategik raqobat sifatida izohlab, tijorat vositalari geosiyosiy maqsadlarga xizmat qilishi mumkinligini ko‘rsatgan [13]. Robert Blackwill va Jennifer Harris geoiqtisodiyotni davlatning milliy manfaatlarini ilgari surish uchun iqtisodiy vositalardan foydalanishi deb ta’riflaydi; ularning talqinida savdo siyosati, investitsiya, moliyaviy yordam va energetika an’anaviy kuch vositalarining o‘rnini qisman egallaydi [9]. Shu nuqtayi nazardan transport koridorini moliyalashtirish yoki unda ishtirok etish ham geoiqtisodiy siyosatning bir ko‘rinishidir.

Robert Keohane va Joseph Nye ishlab chiqqan murakkab o‘zaro bog‘liqlik konsepsiyasiga ko‘ra, savdo, transport va investitsiya aloqalari kuchaygani sari davlatlar manfaatlari bir-biriga bog‘lanadi: hamkorlik imkoniyati ortadi, lekin iqtisodiy qaramlik xavfi ham paydo bo‘ladi [14]. Albert Hirschman tashqi savdo davlatlar o‘rtasidagi kuch munosabatlarining manbai bo‘lishi mumkinligini ko‘rsatib, savdo hamkoriga ko‘proq bog‘liq tomon tashqi ta’sirga ham ko‘proq moyil bo‘lishini asoslagan [11]. Demak, savdo hamkorlari va yo‘nalishlarini ko‘paytirish bir tomonlama qaramlikni kamaytirishning asosiy usulidir.

Henry Farrell va Abraham Newman global iqtisodiy tarmoqlar tengsiz tuzilishga egaligini, ularning muhim tugunlarini nazorat qiluvchi davlatlar bu holatdan ta’sir vositasi sifatida foydalanishi mumkinligini ko‘rsatadi va bu hodisani “qurollashtirilgan o‘zaro bog‘liqlik” deb ataydi [10]. Transport koridorlari uchun bu yondashuv muhim, chunki portlar, paromlar, chegara punktlari va temiryo‘l tugunlari aynan shunday tor nuqtalardir; ularni kim boshqarishi va moliyalashtirishi koridorning siyosiy mazmunini ham belgilaydi.

Strategik avtonomiyani tushunishda xedjlash konsepsiyasi foydalidir. Kuik Cheng-Chwee kichik va o‘rta davlatlarning yirik kuchlar raqobati sharoitida biror tomonni to‘liq tanlashdan qochishi, bir vaqtning o‘zida bir nechta hamkor bilan aloqani rivojlantirishi va zaxira imkoniyatlarini saqlashini tahlil qilgan [12]. Bunday siyosat ittifoq tuzish ham, chetda qolish ham emas, xavf va manfaatni muvozanatlash strategiyasidir. Markaziy Osiyo davlatlarining ko‘p vektorli tashqi siyosati mazmunan shu mantiqqa yaqin. Alexander Cooley esa mintaqa davlatlari tashqi kuchlar raqobatining passiv obyekti emasligini, ular hamkorlik shartlarini o‘z manfaatlariga moslab belgilashga intilishini ko‘rsatgan; uning “mahalliy qoidalar” haqidagi xulosasiga ko‘ra, tashqi raqobat mintaqa hukumatlariga qo‘shimcha muzokara imkoniyati beradi [15].

Adabiyotlar sharhi shuni ko‘rsatadiki, strategik avtonomiya transport yo‘nalishiga ega bo‘lish bilangina belgilanmaydi; muhimi, davlat bu yo‘nalishdan qanday iqtisodiy foyda olishi va uning faoliyatiga qanchalik ta’sir ko‘rsata olishidir. Shuning uchun maqolaning nazariy asosi to‘rt

elementni birlashtiradi: yo‘nalish va hamkorlarni ko‘paytirish orqali assimetrik qaramlikni kamaytirish, tarmoqning muhim tugunlari ustidan nazoratni saqlash, yirik kuchlar o‘rtasida muvozanat siyosatini yuritish va tashqi raqobatdan milliy manfaat yo‘lida foydalanish.

Tahlil va natijalar. O‘rta koridor turli davlatlar uchun bir xil maqsadga xizmat qilmaydi: har bir tashqi kuch uni o‘z iqtisodiy va strategik manfaatlari nuqtayi nazaridan baholaydi.

Yevropa Ittifoqi. Yevropa Ittifoqi uchun koridorning asosiy ahamiyati Osiyo bilan savdo aloqalarini diversifikatsiya qilishdir. Shimoliy yo‘nalishda logistika xatarlari ortgan sharoitda muqobil yo‘llar Yevropa uchun muhim bo‘lib qoldi [4]. Yevropa Ittifoqi Markaziy Osiyoni xomashyo manbai sifatidagina emas, transport, energetika va savdo hamkori sifatida ham ko‘rmoqda. Biroq Yevropa uchun asosiy talab transportning ishonchliligi, xarajatlarning raqobatbardoshligi va bojxona jarayonlarining soddaligidir: yuk tashish muddati va narxi yuqori bo‘lsa, muqobil yo‘nalishning mavjudligi uning tijorat muvaffaqiyatini kafolatlamaydi [2; 5]. A. Rizzi fikricha, Yevropa Ittifoqi infratuzilmaga investitsiyani koridor bo‘yidagi mamlakatlarni Yevropa qiymat zanjirlariga jalb etuvchi kengroq iqtisodiy hamkorlik bilan birga olib borishi lozim; shunda koridor xatarlarni kamaytirish vositasiga aylanadi [4]. Bu Hirschman ta’riflagan qaramlikni kamaytirish mantiqiga mos: Yevropa ham, Markaziy Osiyo ham hamkorlarni ko‘paytirish orqali o‘z zaifligini pasaytiradi [11].

AQSh. AQShning Markaziy Osiyoga qiziqishi transport bilan cheklanmaydi: mintaqaning kritik minerallari va strategik ta’minot zanjirlariga qo‘shilish imkoniyatlari Vashington uchun muhim. 2024-yil fevralida C5+1 formati doirasida kritik minerallar bo‘yicha alohida muloqot yo‘lga qo‘yilgani bu qiziqish ta’minot zanjirlari xavfsizligi bilan bog‘liqligini ko‘rsatadi [6]. Ayni paytda tahlilchilar minerallar sohasidagi hamkorlikda amaliy natijalar hozircha cheklanganini qayd etadi [6]. Blackwill va Harris yondashuvi nuqtayi nazaridan bu geoiqtisodiy vositalardan foydalanishning tipik namunasi: asosiy maqsad transport daromadi emas, strategik resurslarga kirish va mintaqadagi ta’sir muvozanatini saqlash [9]. Markaziy Osiyo davlatlari uchun esa bunday hamkorlik investitsiya manbalarini kengaytirishning qo‘shimcha imkoniyatidir.

Xitoy. Xitoy uchun O‘rta koridor “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasidagi transport aloqalarini kengaytirish imkoniyatlaridan biri. 2023-yil oktabrida “Bir makon, bir yo‘l” III xalqaro hamkorlik forumi yakunida Xitoy Transkaspiy xalqaro transport yo‘lagini rivojlantirishda ishtirok etishini rasman ma’lum qildi [7]. Shu bilan birga, O‘rta koridor Xitoy uchun yagona yo‘nalish emas: Osiyo taraqqiyot banki instituti tadqiqotida koridor rivoji Xitoy tomonidagi siyosat va qo‘llab-quvvatlash choralari bilan bir qatorda Yevropa bozoridagi talabga bog‘liqligi ta’kidlanadi [5]. Hirschman konsepsiyasi nuqtayi nazaridan Xitoy uchun bu yo‘nalish Yevropaga olib boruvchi yo‘llarni ko‘paytirish vositasidir. Markaziy Osiyo davlatlari uchun esa xulosa umumiy: infratuzilmani moliyalashtirish va boshqarishda har qanday bir hamkor ulushining haddan tashqari

ortishi Farrell va Newman ta’kidlagan tarmoq tugunlari muammosini keltirib chiqarishi mumkin [10], shuning uchun moliyalashtirish manbalarini muvozanatlash maqsadga muvofiq.

Rossiya. Rossiya tarixan Markaziy Osiyoning asosiy savdo va transport hamkorlaridan biri bo‘lib kelgan; mintaqaning temiryo‘l, energetika va savdo tizimlarida u bilan shakllangan aloqalar muhim o‘rin tutadi. O‘rta koridor Rossiya hududidan o‘tmaydigan yo‘nalish bo‘lgani uchun Moskvaning tranzit manfaatlariga ta’sir qilishi mumkin, biroq bu mavjud iqtisodiy aloqalarning o‘rnini bosadi, degani emas. M. Beloglazova transport koridori faqat infratuzilmadan iborat emasligini, uning tarkibiga xizmatlar va talab ham kirishini ta’kidlaydi; muallif fikricha, okean yo‘li bilan birga quruqlikdagi koridorlar o‘zaro raqobatlashsa-da, yagona ko‘p variantli tizimni tashkil etadi [16]. Rossiya Fanlar akademiyasi Iqtisodiyot institutining ilmiy ma’ruzasida ham Yevroosiyo koridorlari loyihalarining xilma-xilligi o‘zgarayotgan jahon tartibining aksi sifatida ko‘rib chiqiladi [17]. Bunday qarash O‘rta koridorni kimgadir qarshi qo‘yilgan loyiha emas, Yevroosiyo transport tizimining ko‘p variantli tuzilishining bir qismi sifatida ko‘rish imkonini beradi.

Turkiya. Turkiya koridorning geografik va siyosiy jihatdan muhim ishtirokchisi bo‘lib, Markaziy Osiyo va Yevropa o‘rtasida tranzit markaz vazifasini bajarishi mumkin. Turkiya Tashqi ishlar vazirligi O‘rta koridorni Xitoy, Markaziy Osiyo, Kavkaz va Yevropani bog‘lovchi transport tashabbusi sifatida ta’riflaydi [3]. 2025-yil 29-yanvarda Turkiya, Ozarbayjon va O‘zbekiston tashqi ishlar, savdo va transport vazirlari qabul qilgan Anqara deklaratsiyasida O‘rta koridor infratuzilmasini rivojlantirish, bojxona jarayonlarini raqamlashtirish va O‘zbekiston yuklarini koridor orqali tashishga ko‘maklashish masalalari qayd etilgan [8]. Turkiya siyosatida iqtisodiy hisob-kitob madaniy va tarixiy yaqinlik bilan uyg‘unlashadi, turkiy davlatlar hamkorlik institutlari esa koridor uchun qo‘shimcha siyosiy maydon yaratadi. Biroq bu hamkorlik samarasi ham Kaspiy orqali tashish tizimining ishonchliligiga bog‘liq.

Tahlil natijalari 2-jadvalda umumlashtirildi. Taqqoslash nazariy qismda ko‘rsatilgan assimetrik qaramlik va muvozanat siyosati mezonlarini aniq misollar bilan bog‘laydi.

2-jadval. Yirik davlatlarning O‘rta koridorga nisbatan manfaatlari va ularning Markaziy Osiyo uchun ahamiyati

Davlat	Asosiy manfaat	Asosiy vosita	Markaziy Osiyo uchun imkoniyat va xatar
Yevropa Ittifoqi	Osiyo bilan savdo yo‘llarini diversifikatsiya qilish, logistika xatarlarini kamaytirish	Infratuzilmaga investitsiya, qiymat zanjirlariga jalb etish	Yevropa bozoriga chiqish; transport xarajatlari yuqori bo‘lsa, tijorat samarasi past

Davlat	Asosiy manfaat	Asosiy vosita	Markaziy Osiyo uchun imkoniyat va xatar
AQSh	Kritik minerallar va ta’minot zanjirlariga kirish	C5+1 formati, minerallar bo‘yicha muloqot	Investitsiya manbalarining kengayishi; amaliy natijalarning hozircha cheklanganligi
Xitoy	“Bir makon, bir yo‘l” doirasida Yevropaga yo‘llarni ko‘paytirish	Infratuzilmani moliyalashtirish, temiryo‘l tashuvlarini qo‘llab-quvvatlash	Infratuzilma va savdoning kengayishi; moliyalashtirish manbalarini muvozanatlash zarurati
Rossiya	Mintaqadagi transport mavqeini saqlash, yangi yo‘nalishlarda ishtirok	Mavjud temiryo‘l, energetika va savdo aloqalari	Yo‘nalishlarning o‘zaro to‘ldirilishi; yo‘nalishlararo muvofiqlashtirish zarurati
Turkiya	Tranzit markaz maqomi, turkiy davlatlar bilan hamkorlik	Uch tomonlama deklaratsiyalar, transport va bojxona hamkorligi	G‘arb bozorlariga qo‘shimcha chiqish yo‘li; Kaspiy orqali tashishga bog‘liqlik

Manba: muallif tomonidan maqolada keltirilgan manbalar asosida tuzilgan.

Jadvaldan ko‘rinadiki, tashqi kuchlarning manfaatlari to‘liq mos kelmaydi, lekin ular o‘rtasida qat’iy qarama-qarshilik ham yo‘q. Yevropa Ittifoqi va AQSh uchun koridor diversifikatsiya va strategik resurslarga kirish vositasi, Xitoy uchun yo‘nalishlarni ko‘paytirish imkoniyati, Rossiya uchun mavjud mavqeni saqlash masalasi, Turkiya uchun esa tranzit markaz sifatidagi o‘rnini mustahkamlash yo‘lidir. Aynan shu xilma-xillik Markaziy Osiyo davlatlariga muvozanat siyosatini yuritish imkonini beradi [12; 15].

Koridorning imkoniyatlari va cheklovlariga kelsak, Jahon bankining 2023-yilgi tadqiqotida yuk tashish hajmini 2030-yilgacha uch baravar oshirish va yetkazish vaqtini ikki baravar qisqartirish imkoniyati ko‘rib chiqilgan. Bu ko‘rsatkichlar erishilgan natija emas, balki tegishli investitsiya va islohotlar amalga oshirilgan taqdirdagi prognozdir [2]. Koridorning asosiy imkoniyati yo‘nalishlarni diversifikatsiya qilishdir: birgina yo‘lga bog‘lanib qolmagan davlatlar tashqi savdo uzilishlariga chidamliroq bo‘ladi, yangi aloqalar esa portlar, logistika markazlari, omborlar va xizmat sohalarini rivojlantiradi [2; 5].

Shu bilan birga, jiddiy cheklovlar mavjud. Birinchidan, temiryo‘l, port va chegara punktlarining o‘tkazish imkoniyatlari bir xil emas; Jahon banki temiryo‘l, port va multimodal infratuzilmaga investitsiya hamda logistika jarayonlarini takomillashtirish zarurligini ta’kidlaydi [2]. Ikkinchidan, Kaspiy dengizi orqali tashish qo‘shimcha vaqt va xarajat talab qiladi, portlar, paromlar va temiryo‘l o‘rtasidagi muvofiqlashtirish yetarli bo‘lmasa, butun zanjir samarasi pasayadi [3; 5]. Uchinchidan, bojxona va hujjatlashtirishdagi farqlar yuklarning chegarada

ushlanib qolishiga olib keladi, shuning uchun raqamli hujjatlar, kelishilgan tariflar va bojxona hamkorligi zarur [2; 8]. To‘rtinchidan, koridor samarasi xalqaro bozordagi talabga bog‘liq: narx yuqori, xizmat sifati past bo‘lsa, kompaniyalar boshqa yo‘nalishni tanlaydi [5]. Beshinchidan, koridor bir nechta suveren davlat hududidan o‘tadi; bir davlatdagi tarif siyosati yoki loyiha kechikishi butun yo‘nalish raqobatbardoshligiga ta’sir qiladi. Nazariy jihatdan bu jamoaviy harakat muammosini eslatadi: har bir ishtirokchi umumiy natijadan manfaatdor bo‘lsa ham, muvofiqlashtirish xarajatini o‘z zimmasiga olishga doim tayyor emas.

Bu cheklovlarni uch darajada guruhlash mumkin: jismoniy infratuzilma (temiryo‘l, port, terminallar), institutsional muhit (bojxona, tarif, hujjatlashtirish qoidalari) va bozor talabi (yuk egalarining ushbu yo‘nalishni tanlashga tayyorligi). Beloglazova ta’kidlaganidek, koridor infratuzilma, xizmatlar va talab birligidan iborat [16], shuning uchun bir darajaning zaifligi qolganlari samarasini ham pasaytiradi. Kaspiy orqali o‘tish va chegara punktlari koridorning tor nuqtalari bo‘lib, tarmoq yondashuviga ko‘ra ular texnik bilan birga siyosiy ahamiyatga ham ega [10]. Demak, koridorning muvaffaqiyati uning xaritada mavjudligi bilan emas, yuklarni tez, ishonchli va raqobatbardosh narxda yetkazib bera olishi bilan belgilanadi.

Markaziy Osiyo davlatlari uchun koridor uchta asosiy imkoniyat yaratadi. Birinchisi, tashqi savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish: muqobil yo‘llar eksport va importni bitta tranzit hududga bog‘lab qo‘ymaslikka yordam beradi [2; 4]. Hirschman konsepsiyasiga ko‘ra, yo‘nalish va hamkorlar ko‘payishi har bir alohida hamkorning ta’sir imkoniyatini kamaytiradi [11]; demak, yangi yo‘lning qiymati u orqali tashiladigan yuk hajmi bilan birga muzokaralarda yaratadigan ta’sir bilan ham o‘lchanadi. Ikkinchisi, muzokara imkoniyatlarining kengayishi: bir nechta yo‘nalishdan foydalana oladigan davlat investorlar bilan muzokarada ko‘proq tanlovga ega bo‘ladi, bu Cooley ta’riflagan “mahalliy qoidalar”ni belgilash imkonini kengaytiradi [15]. Uchinchisi, mahalliy iqtisodiy qiymat yaratish: mintaqa faqat tranzit hudud bo‘lib qolmasligi, logistika xizmatlari, qayta ishlash sanoati va eksportga yo‘naltirilgan ishlab chiqarishni rivojlantirishi kerak. Yevropa tashqi aloqalar kengashi tadqiqotida ham koridorni sanoat va energetika faoliyatini qamrab oluvchi iqtisodiy makonga aylantirish muhimligi qayd etiladi [4].

O‘zbekiston uchun bu jarayon alohida ahamiyatga ega. Mamlakat ikki karra dengizga chiqish imkoniyati bo‘lmagan davlatlar sirasiga kiradi, ya’ni dengizga chiqish uchun kamida ikki davlat hududini kesib o‘tishi lozim. Bunday sharoitda tranzit yo‘nalishlarining ko‘pligi va ishonchliligi tashqi savdo xarajatlari bilan birga tashqi siyosatdagi tanlov imkoniyatlariga ham bevosita ta’sir qiladi. Anqara deklaratsiyasida uch davlat o‘rtasida transport, logistika va raqamli aloqalarni rivojlantirish ustuvor yo‘nalish sifatida belgilangan [8]. Shu bilan birga, O‘rta koridor O‘zbekiston uchun mavjud yo‘nalishlarning o‘rnini bosuvchi emas, ularni to‘ldiruvchi vosita sifatida ko‘rilishi maqsadga muvofiq. Strategik avtonomiya bir hamkorga bog‘liqlikni boshqasiga

almashtirish emas: infratuzilma, moliyalashtirish yoki logistika xizmatlari faqat bitta tashqi manbaga tayansa, yangi qaramlik shakllanishi mumkin. Mintaqaviy muvofiqlashtirish ham muhim: Markaziy Osiyo davlatlari tariflar, bojxona tartiblari va infratuzilma loyihalari bo‘yicha umumiy yondashuv ishlab chiqsa, mintaqa tashqi hamkorlar bilan yaxlit iqtisodiy makon sifatida muloqot qiladi [15].

Muhokama. Tahlil O‘rta koridorning strategik avtonomiyaga ta’sirini bir yo‘nalishda baholab bo‘lmasligini ko‘rsatadi. Natija tashqi kuchlar raqobatining shakliga va mintaqa davlatlarining unga munosabatiga bog‘liq. Shu sababli koridor rivojining uchta ehtimoliy ssenariysi ajratildi (3-jadval).

3-jadval. O‘rta koridor rivojining ssenariylari va strategik avtonomiyaga ta’siri (muallif tipologiyasi)

Ssenariy	Asosiy shartlar	Strategik avtonomiya mezonlariga ta’siri
Muvozanatli rivojlanish	Bir nechta hamkor ishtirokida moliyalashtirish; bojxona va tariflar bo‘yicha mintaqaviy muvofiqlik; logistika va ishlab chiqarish markazlarining shakllanishi	Uchala mezon bir vaqtda kuchayadi; xedjlash strategiyasining eng samarali ko‘rinishi
Bir tomonlama bog‘liqlik	Moliyalashtirish va boshqaruvning bitta tashqi manbada to‘planishi	Diversifikatsiya rasman bor, lekin tanlov imkoniyati cheklanadi; qaramlik faqat shaklini o‘zgartiradi
Tijorat jihatdan zaif koridor	Tashish narxi va muddati raqobatbardosh emas; yuk oqimi kam	Koridor asosan ramziy ahamiyat kasb etadi; mezonlarga sezilarli ta’sir yo‘q

Birinchi ssenariy xedjlash mantiqiga mos keladi [12]. Ikkinchi ssenariyda Hirschman hamda Farrell va Newman ta’riflagan assimetrik qaramlik va tarmoq tugunlari orqali ta’sir o‘tkazish xavfi ortadi [10; 11]. Uchinchi ssenariy Kenderdine va Bucsky ta’kidlagan talab omili bilan bog‘liq [5]. Qaysi ssenariy ustun kelishi ko‘p jihatdan mintaqa davlatlarining o‘z siyosatiga bog‘liq: tashqi raqobat o‘z-o‘zidan na imkoniyat, na tahdid bo‘lib, mintaqa davlatlari institutsional jihatdan tayyor va muvofiqlashgan taqdirdagina strategik avtonomiyani kuchaytiruvchi omilga aylanadi. Bu Cooley ta’kidlagan mintaqa davlatlarining faol roli haqidagi qarashga mos [15].

Tadqiqotning cheklovlari ham bor. Maqola nazariy-analitik xarakterga ega, miqdoriy modellashtirish va yuk oqimlarining birlamchi statistik tahlili qo‘llanilmagan; tashqi kuchlar manfaatlari ularning rasmiy hujjatlari va tahliliy materiallar asosida baholangan. Keyingi tadqiqotlarda taklif etilgan uch mezonli modelni yuk oqimlari, tariflar va investitsiyalar bo‘yicha rasmiy statistik ma’lumotlar asosida empirik tekshirish maqsadga muvofiq.

Xulosa. O‘rta koridor Yevroosiyo geoiqtisodiyotida transport aloqalarini diversifikatsiya qilish va yangi iqtisodiy hamkorlik imkoniyatlarini yaratish salohiyatiga ega. Uning ahamiyati faqat Xitoy va Yevropa o‘rtasidagi yuk tashish bilan cheklanmaydi: koridor Markaziy Osiyo davlatlarining xalqaro savdo tizimidagi o‘rnini mustahkamlashga ham xizmat qilishi mumkin. AQSh, Xitoy, Rossiya, Yevropa Ittifoqi va Turkiyaning manfaatlari farq qiladi, ammo bu farq mintaqa davlatlariga yangi tanlov imkoniyatlarini beradi.

Tadqiqot gipotezasi qisman tasdiqlandi. Koridor haqiqatan ham savdo yo‘nalishlarini diversifikatsiya qilish va muzokara imkoniyatlarini kengaytirish salohiyatiga ega, biroq bu salohiyat o‘z-o‘zidan ro‘yobga chiqmaydi: uning amalga oshishi infratuzilma sifati, institutsional muvofiqlashtirish va mahalliy iqtisodiyotda qo‘shimcha qiymat yaratish darajasiga bog‘liq.

Natijalar asosida quyidagi takliflar ilgari suriladi. Birinchidan, Markaziy Osiyo davlatlari koridor bo‘yicha bojxona va hujjatlashtirish tartiblarini raqamlashtirish va uyg‘unlashtirishni mintaqaviy darajada muvofiqlashtirishi lozim. Ikkinchidan, infratuzilma loyihalarini moliyalashtirishda xalqaro moliya institutlari, hamkor davlatlar va xususiy investorlar o‘rtasida muvozanat saqlanishi maqsadga muvofiq. Uchinchidan, koridor bo‘ylab logistika markazlari, qayta ishlash korxonalari va eksportga yo‘naltirilgan ishlab chiqarishni rivojlantirish zarur. To‘rtinchidan, O‘zbekiston uchun O‘rta koridorni mavjud yo‘nalishlarning muqobili emas, ularni to‘ldiruvchi tizim sifatida rivojlantirish strategik avtonomiyani mustahkamlaydi. Beshinchidan, strategik avtonomiya darajasini taklif etilgan uch mezon asosida muntazam monitoring qilish ko‘rsatkichlar tizimini ishlab chiqish foydali bo‘ladi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro‘yxati:

1. Mackinder H.J. The Geographical Pivot of History // The Geographical Journal. – 1904. – Vol. 23, № 4. – P. 421–437.

2. World Bank. The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. – Washington, DC: World Bank, 2023. – URL: https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor

3. Republic of Türkiye, Ministry of Foreign Affairs. Türkiye’s Multilateral Transportation Policy. – URL: https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-multilateral-transportation-policy.en.mfa

4. Rizzi A. Risk and Reward: Why the EU Should Develop the Middle Corridor Trade Route // European Council on Foreign Relations. – 2024. – 11 April. – URL: https://ecfr.eu/article/risk-and-reward-why-the-eu-should-develop-the-middle-corridor-trade-route/

5. Kenderdine T., Bucsky P. Middle Corridor: Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. ADBI Working Paper № 1268. – Tokyo: Asian Development Bank Institute, 2021.

6. Baskaran G., Aubakirov K. Ten Years of C5+1: U.S.–Central Asia Minerals Cooperation // Center for Strategic and International Studies. – 2025. – 4 November. – URL: https://www.csis.org/analysis/ten-years-c51-us-central-asia-minerals-cooperation

7. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. Chair's Statement of the Third Belt and Road Forum for International Cooperation. – Beijing, 2023. – 18 October. – URL: https://www.mfa.gov.cn/eng/zy/gb/202405/t20240531_11367501.html

8. Republic of Türkiye, Ministry of Foreign Affairs. Ankara Declaration on the Results of the Second Trilateral Meeting of the Ministers of Foreign Affairs, Trade/Economy and Transport/Infrastructure of Türkiye, Azerbaijan and Uzbekistan. – Ankara, 2025. – 29 January. – URL: https://www.mfa.gov.tr/ankara-declaration-turkiye-azerbaijan-and-uzbekistan.en.mfa

9. Blackwill R.D., Harris J.M. War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft. – Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 2016. – 384 p.

10. Farrell H., Newman A.L. Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion // International Security. – 2019. – Vol. 44, № 1. – P. 42–79. – DOI: 10.1162/isec_a_00351

11. Hirschman A.O. National Power and the Structure of Foreign Trade. – Berkeley: University of California Press, 1945. – 170 p.

12. Kuik C.-C. The Essence of Hedging: Malaysia and Singapore's Response to a Rising China // Contemporary Southeast Asia. – 2008. – Vol. 30, № 2. – P. 159–185.

13. Luttwak E.N. From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce // The National Interest. – 1990. – № 20. – P. 17–23.

14. Keohane R.O., Nye J.S. Power and Interdependence. – 4th ed. – Boston: Longman, 2012. – 368 p.

15. Cooley A. Great Games, Local Rules: The New Great Power Contest in Central Asia. – New York: Oxford University Press, 2012. – 272 p.

16. Beloglazova M.V. Transport Corridors as a Geopolitical Instrument // Russia in Global Affairs. – 2026. – Vol. 24, № 1. – P. 149–152. – DOI: 10.31278/1810-6374-2026-24-1-149-152

17. Вардомский Л.Б., Тураева М.О. Развитие транспортных коридоров Евразии: разнообразие проектов как отражение меняющегося мироустройства: научный доклад. – М.: Институт экономики РАН, 2025. – 72 с.