



THE IMPORTANCE OF THE MIDDLE CORRIDOR (TRASEKA) IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS RELATIONS OF THE TURKISH STATES

Doston A. Nuriddinov

Independent researcher

Tashkent State University of Oriental Studies

Tashkent, Uzbekistan

ABOUT ARTICLE

Key words: countries of the Turkic world, trade relations, TRASEKA, transport corridors.

Received: 28.04.24

Accepted: 30.04.24

Published: 02.05.24

Abstract: This article examines the TransEurope-Caucasus-Asia (TRACEKA) transcontinental transport corridor, as well as its geopolitical and economic significance for Turkey, Azerbaijan, and the Central Asian countries belonging to the Turkic world. These countries have always played the role of a natural bridge for the main trade routes between Europe and Asia. These routes formed by the Great Silk Road have been diversified and modernized over the years. Despite the fact that most of the trade links between Europe and Asia are still carried out by sea transport, the importance of creating a new transcontinental transport project TRACEKA, which can compete with sea transport in Central Asia, Caspian and Black Sea regions, is being discussed. Thanks to transport and communication projects in the region, Turkish countries accelerate the processes of economic and political integration.

TURKIY DAVLATLAR TRANSPORT-LOGISTIKA MUNOSABATLARIDA O'RTA KORIDOR (TRASEKA) NING AHAMIYATI

Doston A. Nuriddinov

Mustaqil tadqiqotchi

Toshkent davlat sharqshunoslik universiteti

Toshkent, O'zbekiston

MAQOLA HAQIDA

Kalit so'zlar: turkiy dunyo mamlakatlari, savdo aloqalari, TRASEKA, transport yo'laklari.

Annotatsiya: Ushbu maqolada, TransYevropa-Kavkaz-Osiyo (TRACEKA) transkontinental transport yo'lagi, shuningdek,

uning Turkiya, Ozarbayjon va Turk dunyosiga mansub Markaziy Osiyo davlatlari uchun geosiyosiy va iqtisodiy ahamiyati ko'rib chiqiladi. Bu davlatlar doimo Yevropa va Osiyo o'rtasidagi asosiy savdo yo'llari uchun tabiiy ko'priklarni o'ynagan. Buyuk Ipak yo'li tashkil etgan ushbu yo'nalishlar o'tgan yillar davomida rang-barang va zamonaviylashtirildi. Yevropa va Osiyo o'rtasidagi savdo aloqalarining aksariyati hanuzgacha dengiz transporti orqali amalga oshirilayotganiga qaramay, Markaziy Osiyo, Kaspiy va Qora dengiz mintaqalarida dengiz transporti bilan raqobatlasha oladigan yangi transkontinental transport loyihasi TRASEKAni yaratish muhimligi muhokama qilinmoqda. Turkiy davlatlar mintaqadagi transport-kommunikatsiya loyihalari tufayli iqtisodiy va siyosiy integratsiya jarayonlarini tezlashtiradi.

ЗНАЧЕНИЕ СРЕДНЕГО КОРИДОРА (ТРАСЕКА) В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЯХ ТУРЕЦКИХ ГОСУДАРСТВ

Достон А. Нуриддинов

Независимый исследователь

Ташкентский государственный университет востоковедения

Ташкент, Узбекистан

О СТАТЬЕ

Ключевые слова: страны тюркского мира, торговые отношения, ТРАСЕКА, транспортные коридоры.

Аннотация: В данной статье рассматривается трансконтинентальный транспортный коридор ТрансЕвропа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), а также его геополитическое и экономическое значение для Турции, Азербайджана и стран Центральной Азии, принадлежащих к тюркскому миру. Эти страны всегда играли роль естественного моста на основных торговых путях между Европой и Азией. Эти маршруты, сформированные Великим Шелковым путем, с годами диверсифицировались и модернизировались. Несмотря на то, что большая часть торговых связей между Европой и Азией по-прежнему осуществляется морским транспортом, возрастает важность создания нового трансконтинентального транспортного проекта ТРАСЕКА, способного составить конкуренцию морскому транспорту в Центральной Азии, Каспийском и

Черноморском регионах. обсуждалось. Благодаря транспортно-коммуникационным проектам в регионе турецкие страны ускоряют процессы экономической и политической интеграции.

KIRISH

Mintaqadagi hozirgi geosiyosiy voqeliklar va ularning transport sohasiga ta'siri ob'ektiv ravishda mintaqa davlatlari va xalqaro tashkilotlar o'rtasida mavjud yo'nalishlarning raqobatbardoshligini oshirish va yangi muqobil yo'nalishlarni ishlab chiqish uchun tobora yaqinroq va muvofiqlashtirilgan o'zaro hamkorlikni talab qilmoqda. Osiyodan Yevropaga va Markaziy Osiyo orqali orqaga olib o'tishni ta'minlaydigan "O'rta yo'lak" deb ataluvchi Transkaspiy xalqaro transport yo'nalishining raqobatbardoshligini oshirish masalasiga qaratilgan.

ASOSIY QISM

Transkaspiy xalqaro transport koridori yoki odatda ma'lum bo'lganidek, O'rta yo'lak - Ozarbayjon, Gruzziya, Qozog'iston, Qirg'iziston, Turkiya va O'zbekiston bilan quruqlik orqali Osiyodan Yevropaga mamlakatlarni bog'laydigan transport yo'nalishidir. Markaziy koridor mintaqaviy miqyosda transport infratuzilmasini rivojlantirish orqali Turkiya bilan Kavkaz va Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasidagi savdo va iqtisodiy aloqalarni yaxshilash va shu orqali mamlakatlar o'rtasidagi barcha sohalardagi hamkorlikni yanada mustahkamlash uchun muhim tashabbusdir.

Ma'lumki, hozirgi vaqtda Yevropa va Osiyo davlatlari o'rtasidagi savdoning asosiy qismi dengiz transporti orqali amalga oshiriladi. 2021-yilda Xitoydan temir yo'l orqali Yevropaga jo'natilgan yukning umumiy qiymati taxminan 74,9 milliard dollarni tashkil etadi, Evropanidan Xitoyga jo'natilgan yuk miqdori esa 10 milliard dollarni tashkil qiladi. Bu ko'rsatkichlar yangi quruqlikdagi transport yo'nalishlari va so'nggi yillarda dengiz transportida muhim o'tish nuqtalarida yuzaga kelgan muammolar va geostrategik o'zgarishlar tufayli kelgusi yillarda yanada oshishi kutilmoqda.

Muhim global tashabbuslardan biri bo'lgan Yevropa-Kavkaz-Osiyo transport koridori (TRASEKA) 1993-yilda Bryusselda Ozarbayjon, Armaniston, Gruzziya, Qozog'iston, Qirg'iziston, Tojikiston, Turkmaniston va boshqa davlatlar transport va savdo vazirliklari ishtirokida tashkil etilgan. Ushbu ikki tashabbusning asosiy maqsadi Osiyodan Yevropaga, xususan, Xitoy va Yevropa o'rtasidagi quruqlikdagi transport yo'nalishlari infratuzilmasini yaxshilash hamda temir yo'l va avtomobil yo'llari orqali yo'nalish bo'yicha ko'plab mamlakatlarga tashishni osonlashtirishdan iborat. Shunday qilib, quruqlikdagi transportni kuchaytirish va dengiz yo'llariga qaramlikni kamaytirishga qaratilgan.

Shu nuqtai nazardan, Markaziy koridor nafaqat markaz bo'lgan Turkiya bilan Kavkaz va Markaziy Osiyo davlatlari o'rtasidagi transport yo'li, balki KYG va TRACECA bilan o'xshash maqsadlarga ega bo'lgani uchun ham bu tashabbuslar uchun muhim bir tashabbusdir. O'rta yo'lak orqali amalga oshirilgan tashish operatsiyalarida Xitoydan kelayotgan yuk Qozog'iston orqali o'tib, Kaspiy dengiziga, so'ngra Ozarbayjonga, u yerdan esa Gruziya va Turkiya orqali Yevropadagi so'nggi manzil davlatlariga 10-15 kun ichida yetib boradi. Bu vaqt davri "Middle Lane"ning eng katta afzalliklaridan biridir. Chunki xuddi shu manzillarga quruqlik orqali tashish nuqtai nazaridan Xitoydan Yevropaga Rossiya orqali yetib boradigan Shimoliy koridorda tashish muddati 15-20 kun orasida. Dengiz transportida bu muddat 45-60 kungacha cho'zilishi mumkin. Shu nuqtai nazardan aytish mumkinki, O'rta koridor transport sektori eng muhim elementlardan biridir.

Dengiz yo'liga ham, Shimoliy koridorga nisbatan ham vaqt ustunligiga ega. Turk Davlatlari Tashkiloti (TDT) doirasida olib borilgan tadqiqotlar va bu vaqt ustunligini yanada rivojlantirish va Markaziy koridor yo'nalishida yuk tashishda duch keladigan muammolarni bartaraf etishga qaratilgan ikki tomonlama va ko'p tomonlama tashabbuslar koridorning funksionalligini oshirishda muhim yutuqlarni ta'minlaydi. Boshqa tomondan, hozirgi global voqealarga nazar tashlaydigan bo'lsak, Rossiya tomonidan 2022-yil 24-fevraldan beri Ukrainaga qarshi boshlangan harbiy amaliyotlar ham xavfsizlik, ham Moskvaga qarshi joriy qilingan sanksiyalar tufayli Shimoliy koridor orqali yuk tashishga salbiy ta'sir ko'rsatmoqda.

Savdo oqimi muammosiz davom etishi uchun ko'plab davlatlar, xususan, Xitoy muqobil yo'llarni izlamoqda. Bu holat Markaziy koridorning strategik ahamiyatini oshirib, Shimoliy koridorning transport bozoridan ulush olishi uchun qulay sharoit yaratadi. Bu o'zgarishlarning barchasi so'ngi yillarda rivojlana boshlagan "Markaziy yo'lakning transport imkoniyatlarini ham jadal rivojlantirishga zamin yaratmoqda. Shunga qaramay, 2021-yil holatiga ko'ra, ushbu yo'nalish bo'yicha 33,267 TEU (yigirma fut ekvivalenti) konteyner yuk tashish hajmi O'rta yo'lakning hozirgi salohiyatidan ancha past. Bu ko'rsatkich Shimoliy yo'lakdan ancha orqada, u muqobil hisoblangan va yiliga taxminan 1,1 million TEU (Xalqaro transport va logistika xizmatlarini ishlab chiqaruvchilar uyushmasi, 2022 yil).

Markaziy koridor bo'ylab joylashgan davlatlar o'rtasida turli ikki tomonlama va ko'p tomonlama shartnomalar mavjud. 2013-yilda Aqtau, Boku va Samsun portlari o'rtasida qardosh port munosabatlarini o'rnatuvchi anglashuv memorandumini imzolandi. Ushbu doirada amalga oshirilgan hamkorliklar portlar o'rtasida texnik tashriflar va savdo aloqalarini ko'paytirish va ular o'rtasida tovarlarni jo'natish uchun integratsiyalashgan dasturiy ta'minot tizimini yaratish kabi tashabbuslarni osonlashtiradi.

2022-yil 11-noyabrda Samarqand shahrida bo‘lib o‘tgan TDTning 9-sammitida “Tashkil etish to‘g‘risidagi bayonnoma”ning ichki tartib-qoidalarini tayyorlash yakunlandi va “TDT hukumatlari o‘rtasida soddalashtirilgan bojxona koridorini tashkil etish to‘g‘risida bitim” imzolandi. Ushbu shartnoma TDTga a‘zo mamlakatlar bojxona organlari o‘rtasida tovarlar va transport vositalarini olib o‘tishni tartibga soladi. Bu mavzu bo‘yicha ma‘lumot almashishni osonlashtiradi va kelishilgan asosiy tovarlar bo‘yicha ko‘maklashuvchi chora-tadbirlarning amalga oshirilishini ta‘minlaydi.

Markaziy koridor orqali tijorat tovarlarini tashish muddati va uzunligi taxminan 7 ming kilometr va 10-15 kunni tashkil qiladi. Yo‘lakda birinchi sinov yuki 2015-yil 28-iyulda amalga oshirilgan va G‘arbiy Xitoydan jo‘nab ketayotgan Nomad Express konteyner poyezdi Aktau portidan o‘tib, 6 kun ichida Bokuga yetib kelgan. Bu boradagi muhim o‘zgarishlardan biri shundaki, Qozog‘istonda 2014-yilda qurib bitkazilgan 988 kilometrlik Jezkazgan-Beyneu temir yo‘l liniyasi mamlakatning g‘arbiy qismiga tashishni deyarli 1000 kilometrga qisqartirdi (Qozog‘iston temir yo‘li milliy temir yo‘li liniyasi).

Hozirda O‘rta koridor orqali tijorat tovarlarini tashish vaqtini qisqartirish bo‘yicha harakatlar olib borilmoqda va bu muddat 10 kungacha qisqartirilishi mumkinligi aytilmoqda. Bu davrni Shimoliy yo‘lak va dengiz transporti yo‘nalishlari bilan solishtiradigan bo‘lsak, Shimoliy yo‘lakda bosib o‘tiladigan umumiy masofa 10ming kilometrgacha, yetib kelish vaqti esa 15-20 kungacha oshadi. Dengiz orqali masofa 20000 kilometr, yetib kelish vaqti esa 45-60 kungacha (Turkiya Transport va infratuzilma vazirligi, 2021 yil). bo‘lgan vaqtni oladi. O‘rta koridorning masofa va shuning uchun vaqt afzalligi qanchalik baland ekanligini aniq ko‘rsatib turibdi. O‘rta koridorning markazida joylashgan Ozarbayjon, Gruziya, Qozog‘iston, Qirg‘iziston, Turkiya va O‘zbekistonning eksport dinamikasiga nazar tashlaydigan bo‘lsak, 2021-yilda jami 22,9 milliard dollarlik hajm paydo bo‘lmoqda. Bu miqdorning eng katta ulushi 7,9 ni tashkil qiladi.

Uning 9 milliard dollar bilan Turkiyaga tegishli, 6,1 milliard dollar bilan Qozog‘iston, 3,5 milliard dollar bilan Ozarbayjon va 3,4 milliard dollar bilan O‘zbekistonga tegishli. Gruziya va Qirg‘iziston uchun bu ko‘rsatkichlar mos ravishda 1 milliard va 712 million dollarni tashkil etadi (Birlashgan Millatlar Tashkilotining Savdo ma‘lumotlari banki, 2022-yil). O‘rta yo‘lak mamlakatlari iqtisodiy salohiyatining yuksalishi hozirgi vaqtda amalga oshirilayotgan yuk tashish hajmini oshirishga o‘z hissasini qo‘shadi. Bu davlatlarning eksport hamkorlariga nazar tashlaydigan bo‘lsak, Turkiya eksportida muvozanatli taqsimot kuzatilar ekan, Qozog‘iston eksportining 85 foizi O‘zbekiston va Turkiyaga, Ozarbayjon eksportning 79 foizi Turkiyaga yo‘naltirilgani ko‘rinmoqda. Bu doirada Gruziyaning eng yirik eksport hamkori Ozarbayjon, Qirg‘izistonniki esa Qozog‘istondir. O‘zbekiston ham Turkiya kabi muvozanatli eksport

dinamikasiga ega. Bu ma'lumotlar bizga "Markaziy koridor" doirasidagi savdo aloqalarini, shuningdek, qaysi davlatlar ko'proq parvozlar tashkil etishi, shuningdek, kelajak istiqbollari haqidagi umumiy ma'lumotlarni yaxshiroq tushunish imkonini beradi.

Bu ko'rsatkichlar qayd etilgan mamlakatlarning faqat tanlangan yo'nalish davlatlari bilan savdo aloqalarini rivojlantirayotganligini ko'rsatsa-da, bu ko'rsatkichlar mamlakatlarning umumiy eksportida pastligicha qolayotganini ko'rsatadi. O'zbekistonda avvallari turli vazirliklar tasarrufida amalga oshirilgan transport faoliyati 2019-yil 1-fevraldan boshlab tashkil etilgan Transport vazirligi tarkibida amalga oshirila boshlandi. O'zbekiston transport infratuzilmasini rivojlantirish bo'yicha yetakchi davlatdasturlari qatoriga "2018-2022-yillarda transport infratuzilmasini takomillashtirish va tashqi savdo yo'nalishlarini diversifikatsiya qilish kompleks dasturi" va "O'zbekiston Respublikasi transport tizimini 2035-yilgacha rivojlantirish strategiyasi"

O'rta koridor nuqtai nazaridan O'zbekiston tomonidan amalga oshirilgan muhim loyihalardan biri bo'lgan Xitoy-Qirg'iziston-O'zbekiston temir yo'li qurilishi jarayoni davom etmoqda. O'zbekiston Markaziy Osiyoning Markaziy koridor yo'nalishidagi muhim bozorlaridan biridir. Uning geografik joylashuvi, aholisi va iqtisodiy kattaligi O'zbekistonni Markaziy koridor uchun muhim bo'lgan boshqa omillardir. Joriy rivojlanish rejalari va strategiya hujjatlarida O'rta yo'lak aniq qayd etilmagan bo'lsa-da, O'zbekiston KYG doirasida TDT va Xitoy bilan turli hamkorlik jarayonlarini davom ettirmoqda.

XULOSA

TRASEKA dasturining turkiy dunyo uchun asosiy strategik maqsadlari quyidagilardan iborat: Markaziy Osiyodagi turkiy davlatlar uchun G'arb bozorlariga kirishni ta'minlash va Janubiy Kavkaz; mintaqaviy davlatlari o'rtasidagi savdo-iqtisodiy hamkorlikni rivojlantirish; mintaqaviy davlatlariga investitsiyalar oqimini tezlashtirish. TRASEKA marshrutlarida joylashgan turkiy dunyo davlatlarining manfaatlarini quyidagicha guruhlash mumkin:

1. Iqtisodiy manfaatlar. Buning natijasida yo'lak turkiy mamlakatlarda yuk va yo'lovchi tashishning umumiy hajmini oshiradi, transport kommunikatsiyalari tarmog'i rivojlanadi, Bu hududga xalqaro moliya institutlari sarmoyalari kiritiladi, transport infratuzilmasi ham rivojlantiriladi.

2. Ijtimoiy nafaqa. Yo'lak o'tadigan mamlakatlarda ishsizlik muammosi qisman hal bo'ladi, axborot almashinuvi va moddiy daromadlar, aholi soni ortadi.

3. Siyosiy manfaat. Turk dunyosi davlatlari jahonning buyuk davlatlarining diqqat markazida bo'ladi, bu esa mintaqaviy davlatlarining manfaatlari to'g'risidagi ma'lumotlarni jahon

hamjamiyatiga yetkazish, ushbu mintaqada umumiy xavfsizlik va barqarorlikni ta'minlashga xizmat qiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR.

1. "Ozarbayjon Kaspiy dengiz kemasi kompaniyasi" yillik hisoboti. - Boku, 2017.
2. Gasimov E.E. Mintaqaning iqtisodiy rivojlanishidagi transport omili // "Kavkaz" xalqaro konferentsiyasi va Markaziy Osiyo globallashuv jarayonida". - Boku, 2007.
3. Bjezinski Zbignev. Buyuk shaxmat taxtasi / Tarjima. O. Yu. Uralskaya. - 1998. - 4. <https://www.ebrd.com/> - Yevropa tiklanish va taraqqiyot bankining rasmiy sayti.
5. <https://ady.az/az/content/index/66/42> - "Ozarbayjon temir yo'llari" YoAJ rasmiy sayti.
6. <https://www.stat.gov.az/source/transport-Ozarbayjon> Davlat statistika qo'mitasining rasmiy sayti.
7. <https://www.imf.org> - Xalqaro valyuta jamg'armasining rasmiy veb-sayti.
8. <http://www.traceca-org.org/> - The official TRACECA website.
9. <https://www.eia.gov> - official website of the US Energy Information Administration, international energy statistics, 2018.
10. Mamadjonov, A. B. (2023). ANALYSIS OF THEORETICAL AND PRACTICAL APPROACHES TO THE CONCEPT OF" SOFT POWER". Oriental Journal of History, Politics and Law, 3(03), 272-279.
11. Mamadjonov, A. B. O. G. L. (2021). TURKIYANING XALQARO TASHKILOTLARDAGI O'RNI VA ROLI: NATO MISOLIDA. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(9), 427-435.
12. Azimov, H. Y. (2022, June). THE ROLE OF THE SYRIAN CRISIS IN ENSURING SECURITY IN THE MIDDLE EAST. In International Scientific and Current Research Conferences (pp. 90-92).
13. Yakubovich, A. H. (2019). The emergence of the Syrian crisis and the impact of the external forces on it. Bulletin Social-Economic and Humanitarian Research, (4 (6)), 92-97.
14. Azimov, H. Y. (2022). Main directions of modern international security approaches. International journal of social science research and review, 5(2), 151-157.
15. Boronov, S. (2022). Internal and external factors of taliban origin. Journal of Social Research in Uzbekistan, 2(02), 15-23.