

XIToyNING “BIR MAKON, BIR YO‘L” TASHABBUSINING MARKAZIY OSIYODAGI  
O‘RNI: O‘ZBEKISTON MISOLIDA

Abdumalikova Nargiza Xurshid qizi

[nargizaabdumalikova703@gmail.com](mailto:nargizaabdumalikova703@gmail.com)

Jahon iqtisodiyoti va diplomatiya universiteti

“Xalqaro munosabatlar” fakulteti talabasi

<https://doi.org/10.5281/zenodo.22912850>

**Annotatsiya:** Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” (BRI) tashabbusi transport va infratuzilmani rivojlantirish orqali global savdo aloqalarini kengaytirishni maqsad qilgan eng yirik loyihalardan biridir. Dengizga chiqish imkoniyati cheklangan (doubly landlocked) O‘zbekiston uchun ushbu tashabbus tranzit salohiyatini oshirish, eksport xarajatlarini kamaytirish va jahon bozorlariga integratsiyalashuvda strategik ahamiyatga ega. Ushbu maqolada 2015-yildan buyon BRI tashabbusining O‘zbekiston tashqi savdo tuzilmasi hamda iqtisodiy rivojlanishiga ta’siri ilmiy va statistik ma’lumotlar asosida tahlil qilinadi. Shuningdek, infratuzilma hamda savdo hajmining ortishi bilan birga, Xitoyga iqtisodiy qaramlik va tashqi qarz xatarlari yoritib beriladi.

**Kalit so‘zlar:** “Bir makon, bir yo‘l” (BRI), O‘zbekiston, Xitoy, Markaziy Osiyo, tashqi savdo, transport koridorlari, infratuzilma, Angren–Pop, Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston, tashqi qarz, iqtisodiy integratsiya.

**Аннотация:** Китайская инициатива «Один пояс, один путь» (BRI) является одним из крупнейших проектов, направленных на расширение глобальной торговли за счет развития транспорта и инфраструктуры. Для Узбекистана, не имеющего прямого выхода к морю (doubly landlocked), эта инициатива имеет стратегическое значение с точки зрения роста транзитного потенциала, снижения экспортных расходов и интеграции в мировой рынок. В статье на основе научных и статистических данных анализируется влияние BRI на структуру внешней торговли и экономическое развитие Узбекистана с 2015 года. Наряду с развитием инфраструктуры и ростом торговли рассматриваются риски экономической зависимости от Китая и внешнего долга.

**Ключевые слова:** «Один пояс, один путь» (BRI), Узбекистан, Китай, Центральная Азия, внешняя торговля, транспортные коридоры, инфраструктура, Ангрен–Пап, Китай–Кыргызстан–Узбекистан, внешний долг, экономическая интеграция.

**Abstract:** China’s Belt and Road Initiative (BRI) is one of the largest global projects aimed at expanding international trade through infrastructure and transport development. For doubly landlocked Uzbekistan, the initiative holds strategic importance in enhancing transit capacity, reducing export costs, and integrating into world markets. Based on scientific and statistical data, this article analyzes the impact of the BRI on Uzbekistan’s foreign trade structure and economic development since 2015. Alongside the growth of infrastructure and trade volume, risks associated with economic dependence on China and external debt are also addressed.

**Keywords:** *Belt and Road Initiative (BRI), Uzbekistan, China, Central Asia, foreign trade, transport corridors, infrastructure, Angren–Pap, China–Kyrgyzstan–Uzbekistan, external debt, economic integration.*

Dengiz va ummonlarga chiqish imkoniyati har qanday davlatning iqtisodiy rivojlanishida hamda xalqaro savdo va logistika aloqalarini yo‘lga qo‘yishida hal qiluvchi rol o‘ynaydi. Biroq, dunyo xaritasida shunday davlatlar borki, ular jahon okeaniga chiqish uchun kamida ikkita xorijiy davlat hududini kesib o‘tishga majbur. Xalqaro iqtisodiyotda bunday mamlakatlar “doubly landlocked” (dengizga chiqish imkoniyati ikki karra cheklangan) davlatlar deyiladi. Markaziy Osiyoning yuragida joylashgan O‘zbekiston aynan shunday murakkab va o‘ziga xos geografik joylashuvga ega.

Logistika va transport xarajatlarining yuqoriligi sababli O‘zbekiston mahsulotlarining jahon bozoridagi raqobatbardoshligini saqlab qolish va tashqi bozorlarga samarali chiqish doimiy qiyinchilik tug‘dirib kelgan. Aynan shu nuqtai nazardan, 2013-yilda Xitoy Xalq Respublikasi Raisi Si Szinpin tomonidan ilgari surilgan “Bir makon, bir yo‘l” (Belt and Road Initiative – BRI) tashabbusi O‘zbekiston uchun geografik cheklovlarni yorib o‘tish va global savdo tarmoqlariga integratsiyalashish imkoniyati sifatida namoyon bo‘ldi. Aksariyat tadqiqotchilar va iqtisodchilar BRIni qadimiy Buyuk Ipak yo‘lining XXI asrdagi zamonaviy reinkarnatsiyasi deb baholashadi. Yevroosiyo qit‘asining markazida joylashgan O‘zbekiston ushbu megatashabbusda muhim tranzit xab va strategik hamkorga aylanmoqda. 2015-yildan so‘ng, ayniqsa 2017-yilda O‘zbekistonda boshlangan iqtisodiy islohotlar va ochiq tashqi siyosat fonida Xitoy bilan savdo, infratuzilma hamda investitsiyaviy hamkorlik keskin kengaydi. Ushbu maqolaning asosiy tadqiqot savoli quyidagicha: 2015-yildan buyon Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi O‘zbekistonning tashqi savdo strukturasi hamda iqtisodiy rivojlanishiga qanchalik darajada ta’sir ko‘rsatdi? Maqolada ushbu hamkorlikning ijobiy natijalari bilan birga, u keltirib chiqarayotgan yashirin xatarlar va uzoq muddatli iqtisodiy muammolar ham atroflicha tahlil qilinadi.

#### ADABIYOTLAR SHARHI (LITERATURE REVIEW)

Xitoyning Markaziy Osiyodagi iqtisodiy va infratuzilmaviy strategiyasi yuzasidan xalqaro akademik doiralarda turli yondashuvlar va bahslar mavjud: Mintaqaviy integratsiya va iqtisodiy o‘rish: Maykl Klark ta’kidlaganidek, BRI Xitoy uchun Yevropa va Yaqin Sharq bozorlariga chiqishda Markaziy Osiyoni eng muhim quruqlik ko‘prigi sifatida ko‘radi<sup>1</sup>. Jahon banki hisobotlarida qayd etilishicha, BRI doirasida barpo etilayotgan yangi temir yo‘l va logistika marshrutlari dengizga chiqish imkoniyati cheklangan mamlakatlar uchun transport xarajatlarini sezilarli darajada kamaytiradi hamda regional savdoni jadallashtiradi.<sup>2</sup> Aksincha, Djon Xillman kabi g‘arb tadqiqotchilari rivojlanayotgan mamlakatlarning Xitoy moliya institutlaridan olayotgan ulkan kreditlari uzoq muddatda ushbu davlatlarning iqtisodiy va siyosiy mustaqilligini

<sup>1</sup>Clarke, M. (2020). China’s Belt and Road Initiative and Central Asia. Asian Affairs

<sup>2</sup> (World Bank, 2023) <https://share.google/5aoijSY1bP9GtdXbD>

zaiflashtirishi mumkinligini ogohlantiradi.<sup>3</sup> Shuningdek, arzon va ommaviy Xitoy mahsulotlari mahalliy sanoat tarmoqlariga kuchli raqobat tug'diradi. Markaziy Osiyo bo'yicha izlanishlar ko'p bo'lsada, 2015-yildan keyingi O'zbekiston tajribasiga bag'ishlangan xos tadqiqotlar nisbatan kam. Ushbu maqola aynan shu bo'shliqni to'ldirishga qaratilgan.

### **METODOLOGIYA (METHODOLOGY)**

Ushbu tadqiqotda sifat (qualitative) tahlil usuli hamda qiyosiy-iqtisodiy yondashuvdan foydalanildi. Tahlillar 2015-yildan 2024-yilgacha bo'lgan davr oralig'idagi rasmiy statistik ma'lumotlar (O'zbekiston Respublikasi Iqtisodiyot va moliya vazirligi, Osiyo taraqqiyot banki, Jahon banki va Xalqaro valyuta jamg'armasi manbalari) hamda ilmiy akademik maqolalarga tayanadi.

Tadqiqot asosan uchta yo'nalishga qaratilgan:

Savdo hajmining o'sish dinamikasi.

Tashqi savdo tuzilmasidagi (import va eksport tarkibida) o'zgarishlar.

Infratuzilma va transport-logistika loyihalari.

Shuningdek, tashqi qarz va Xitoyga iqtisodiy qaramlik bilan bog'liq xatarlar ham xolis baholanadi.

1.Savdo hajmining o'sishi va mintaqaviy integratsiya: 2015-yildan so'ng Xitoy va O'zbekiston o'rtasidagi savdo hajmi jadal sur'atlar bilan o'sdi. 2018-yilda ikki mamlakat o'rtasidagi savdo aylanmasi taxminan 6,27 milliard AQSh dollarini tashkil etgan bo'lsa, 2023-yilga kelib bu ko'rsatkich 14 milliard AQSh dollaridan oshib ketdi.<sup>4</sup> Xitoy bosqichma-bosqich an'anaviy postsovet hamkorlarini siqib chiqarib, O'zbekistonning eng yirik savdo va investitsiyaviy sherigiga aylandi. <sup>5</sup> Bunga yangi transport-logistika marshrutlari va O'zbekistondagi investitsiyaviy muhitning yaxshilangani sabab bo'ldi.

#### **2.Savdo tuzilmasidagi tengsizlik:**

Savdo hajmi oshgani bilan, uning tarkibiy tuzilmasi bir xil darajada balanslashmagan:

Xitoydan import: O'zbekiston Xitoydan asosan yuqori qiymatga ega sanoat mahsulotlari, mashina va uskunalar, texnologiyalar hamda elektronika import qiladi. Bu mamlakat sanoatini modernizatsiya qilish va yangi korxonalarni ishga tushirishda muhim ahamiyatga ega.

Xitoyga eksport: O'zbekiston eksportining asosiy qismini xomashyo va qishloq xo'jaligi mahsulotlari (tabiiy gaz, mis, kimyoviy mahsulotlar, to'qimachilik) tashkil etadi. Bunday assimetrik savdo strukturasi uzoq muddatda O'zbekistonning Xitoy xomashyo bozoriga bog'lanib qolish xavfini oshiradi.

#### **3. Infratuzilma loyihalari va tranzit salohiyati:**

Dengiz yo'llaridan uzoqda joylashgan O'zbekiston uchun BRI doirasidagi infratuzilma loyihalari strategik ahamiyatga ega: "Angren–Pop" temir yo'li: Farg'ona vodiysini mamlakatning boshqa

<sup>3</sup> Hillman, J. (2020). The emperor's new road: China and the project of the century. Yale University Press.

<sup>4</sup> Ministry of Economy and Finance of Uzbekistan, 2023.

<sup>5</sup> Cooley, A. (2019). The emerging political economy of OBOR: The challenges of promoting connectivity in Central Asia and beyond. Center for Strategic and International Studies.

hududlari bilan bogʻlagan va Markaziy Osiyodagi eng uzun tunnelli ushbu loyiha Xitoy mutaxassislari va kompaniyalari ishtirokida qurildi.<sup>6</sup>

“Xitoy–Qirgʻiziston–Oʻzbekiston” temir yoʻli: Ushbu rejalashtirilgan koridor Xitoyni Markaziy Osiyo, Yaqin Sharq va Yevropa bilan bogʻlaydigan eng qisqa quruqlik yoʻliga aylanadi. Loyiha Oʻzbekistonni mintaqaviy tranzit xabiga aylantirishi kutilmoqda.



Oʻzbekiston Respublikasi  
Milliy statistika qoʻmitasi

Eʼlon qilish sanasi:  
28.07.2026-y.

PRESS-RELIZ  
Oʻzbekiston Respublikasi  
tashqi savdo aylanmasi

Oʻzbekistonning yirik hamkor davlatlar bilan tashqi savdo aylanmasi dinamikasi  
yanvar-iyun, mln AQSH dollari

|                       | 2024-y. | 2025-y. | 2026-y. |
|-----------------------|---------|---------|---------|
| Xitoy                 | 5 892,9 | 6 850,9 | 9 471,3 |
| Rossiya Federatsiyasi | 5 729,4 | 6 060,2 | 7 013,9 |
| Qozogʻiston           | 1 913,6 | 2 212,2 | 2 784,6 |
| Turkiya               | 1 450,1 | 1 348,2 | 1 397,6 |
| Afgʻoniston           | 458,0   | 718,8   | 1 079,9 |
| Koreya Respublikasi   | 1 068,9 | 843,0   | 940,0   |
| Fransiya              | 606,9   | 681,8   | 890,9   |
| BAA                   | 275,5   | 560,9   | 807,7   |
| Qirgʻiz Respublikasi  | 381,5   | 430,8   | 624,6   |
| Germaniya             | 508,0   | 655,6   | 623,2   |
| Turkmaniston          | 622,7   | 549,4   | 598,9   |
| Hindiston             | 402,7   | 641,5   | 598,1   |
| Gonkong*              | 48,6    | 72,0    | 594,7   |
| AQSH                  | 467,5   | 448,7   | 530,9   |
| Belarus               | 320,4   | 410,1   | 527,0   |
| Tojikiston            | 311,5   | 320,7   | 434,6   |
| Eron                  | 221,5   | 221,9   | 304,8   |
| Italiya               | 218,9   | 205,7   | 264,3   |
| Vetnam                | 90,2    | 128,4   | 213,1   |
| Ukraina               | 101,5   | 151,9   | 206,1   |

(1-rasm)

<sup>6</sup> Taliga, H. (2021). Belt and Road Initiative in Central Asia: Desk study. ITUC & Friedrich-Ebert-Stiftung (FES).

Yuqoridag jadvalimiz O‘zbekiston Respublikasi Milliy statistika qo‘mitasining (Statistika agentligi) 2026-yil 28-iyuldagi rasmiy press-reliz ma‘lumotlari Xitoyning O‘zbekiston tashqi savdosidagi yetakchilik o‘rni yildan-yilga barqaror va shiddat bilan mustahkamlanib borayotganini yaqqol ko‘rsatadi. Yanvar-iyun (birinchi yarim yillik) ko‘rsatkichlariga e‘tibor qaratsak, Xitoy Xalq Respublikasi bilan o‘zaro savdo aylanmasi hajmi: 2024-yilning mos davrida: 5 892,9 million AQSh dollarini; 2025-yilning mos davrida: 6 850,9 million AQSh dollarini; 2026-yilning mos davrida esa: 9 471,3 million AQSh dollarini tashkil etgan. Ushbu raqamlar Xitoy ikki mamlakat o‘rtasidagi savdo hajmini qisqa muddat ichida sezilarli darajada oshirib, O‘zbekistonning eng yirik tashqi savdo hamkoriga aylanganini tasdiqlaydi. Rasmiy statistikaga ko‘ra, O‘zbekiston umumiy tashqi savdo aylanmasida Xitoyning ulushi 23,1 foizni tashkil etib, barcha xalqaro hamkor davlatlar orasida mutlaq 1-o‘rinni egallab turibdi (ikkinchi o‘rindagi Rossiya Federatsiyasi ulushi 17,1 foiz). Ushbu iqtisodiy o‘sish va savdo hajmining ko‘payishi “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi doirasida amalga oshirilayotgan transport-logistika va infratuzilma loyihalarining amaliy amaldagi natijasidir. (1-rasm)BRI iqtisodiy imkoniyatlar yaratish bilan birga quyidagi muammolarni ham keltirib chiqaradi:

Tashqi qarz yukining ortishi: Yirik infratuzilma loyihalari katta moliyaviy resurs talab qiladi. Xitoy banklaridan olingan kreditlar hisobiga tashqi qarzning oshishi kelajakda moliyaviy barqarorlikka xavf solishi mumkin.

Mahalliy ishlab chiqaruvchilar raqobatbardoshligi: Xitoyning arzon va ommaviy ishlab chiqarilgan mahsulotlari O‘zbekistondagi mahalliy biznes va sanoat korxonalariga jiddiy raqobat tug‘diradi.

Iqtisodiy mustaqillikni saqlash: Birinchi tartibli iqtisodiy bog‘liqlik kelajakda tashqi siyosiy va iqtisodiy qarorlar qabul qilishda erkinlikni cheklashi mumkin.<sup>7</sup>

### **STRATEGIK TAVSIYALAR**

2015-yildan buyon Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi O‘zbekiston iqtisodiyoti va infratuzilmasini rivojlantirishda muhim omil bo‘lib xizmat qilmoqda. Angren–Pop va Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston kabi temir yo‘l loyihalari mamlakatning global va mintaqaviy savdo tarmoqlariga integratsiyalashuvini tezlashtirdi. Aniq ko‘rinib turibdiki, BRI O‘zbekistonga o‘zining eng katta iqtisodiy kamchiligi – geografik berk joylashuvini strategik ustunlikka aylantirish imkonini berdi. Biroq, uzoq muddatli barqaror iqtisodiy o‘sishga erishish uchun O‘zbekiston quyidagi choralarni ko‘rishi zarur:

Tashqi hamkorlarni diversifikatsiya qilish: Yevropa Ittifoqi, Janubiy Koreya, Yaponiya va Yaqin Sharq mamlakatlari bilan savdo va investitsiyaviy balansni saqlash.

Eksport tarkibini o‘zgartirish: Xitoyga faqat xomashyo emas, balki chuqur qayta ishlangan tayyor sanoat mahsulotlarini eksport qilishni rag‘batlantirish.

Tashqi qarzni oqilona boshqarish: Xitoy kreditlari hisobidan moliyalashtirilayotgan loyihalarning moliyaviy o‘zini oqlash darajasini qat‘iy nazorat qilish.

---

<sup>7</sup> Hillman, J. (2020). The emperor’s new road: China and the project of the century. Yale University Press.

Xulosa qilib aytganda, Xitoyning “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi 2015-yildan buyon O‘zbekistonning iqtisodiy rivojlanishida g‘oyat muhim rol o‘ynab kelmoqda. Ushbu tashabbus mamlakatda infratuzilmani yaxshilash, transport aloqalarini mustahkamlash hamda Xitoy va O‘zbekiston o‘rtasidagi o‘zaro savdo hajmini oshirishga sezilarli hissa qo‘shdi. “Angren–Pop” temir yo‘li hamda rejalashtirilayotgan “Xitoy–Qirg‘iziston–O‘zbekiston” transport koridori kabi strategik loyihalar mintaqaviy bog‘liqlik O‘zbekistonning kelajakdagi taraqqiyoti uchun naqadar dolzarb ekanligini yaqqol namoyon etmoqda. Shu bilan birga, “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi bir qator jiddiy muammo va xatarlarni ham keltirib chiqardi. O‘zbekistonning Xitoy bilan iqtisodiy aloqalari, ayniqsa savdo, investitsiya va infratuzilma loyihalari yo‘nalishida tobora chuqurlashib bormoqda. Tashqi qarz yukining ortib borishi hamda savdo munosabatlaridagi tengsizlik kelajakda muayyan iqtisodiy xavflarni yuzaga keltirishi mumkin. Umuman olganda, “Bir makon, bir yo‘l” tashabbusi O‘zbekistonning mintaqaviy va global savdo tarmoqlariga yanada chuqurroq integratsiyalashuviga xizmat qildi. Biroq, ushbu hamkorlikning uzoq muddatli muvaffaqiyati O‘zbekistonning xorijiy investitsiyalarni jalb qilish jarayonini barqaror iqtisodiy rivojlanish hamda milliy sanoat raqobatbardoshligini oshirish bilan oqilona muvozanatlashtira olish qobiliyatiga bog‘liq bo‘ladi.

#### **FOYDALANILGAN MANBALAR RO‘YXATI:**

1. Clarke, M. (2020). China’s Belt and Road Initiative and Central Asia. *Asian Affairs*, 51(2), 1–15.
2. Cooley, A. (2019). The emerging political economy of OBOR: The challenges of promoting connectivity in Central Asia and beyond. Center for Strategic and International Studies.
3. Grabowski, M., & Stefanowski, J. (2022). Belt and Road Initiative: A tool for reshaping the structure of the Central Asian system. In T. Pugacewicz (Ed.), *Great and small games in Central Asia and the South Caucasus* (pp. 221–235). Peter Lang Publishing Group.
4. Hillman, J. (2020). *The emperor’s new road: China and the project of the century*. Yale University Press.
5. Ministry of Economy and Finance of the Republic of Uzbekistan. (2019). *External debt statistics report*. Government of Uzbekistan.
6. Mullaev, A. (2020). Comprehension of China’s Belt and Road Initiative and its effect on Uzbekistan. *Central Asia and the Caucasus*, 21(1), 120–130.
7. Taliga, H. (2021). *Belt and Road Initiative in Central Asia: Desk study*. ITUC & Friedrich-Ebert-Stiftung (FES).
8. Tekir, G. (2026). Uzbekistan in the Belt and Road Initiative: Reviving connectivity. *Journal of Eurasian Studies*, 17(1), 33–46.
9. World Bank. (2023). *Trade and connectivity in Central Asia*. World Bank Publishing.  
<https://share.google/5aoijSY1bP9GtdXbD>